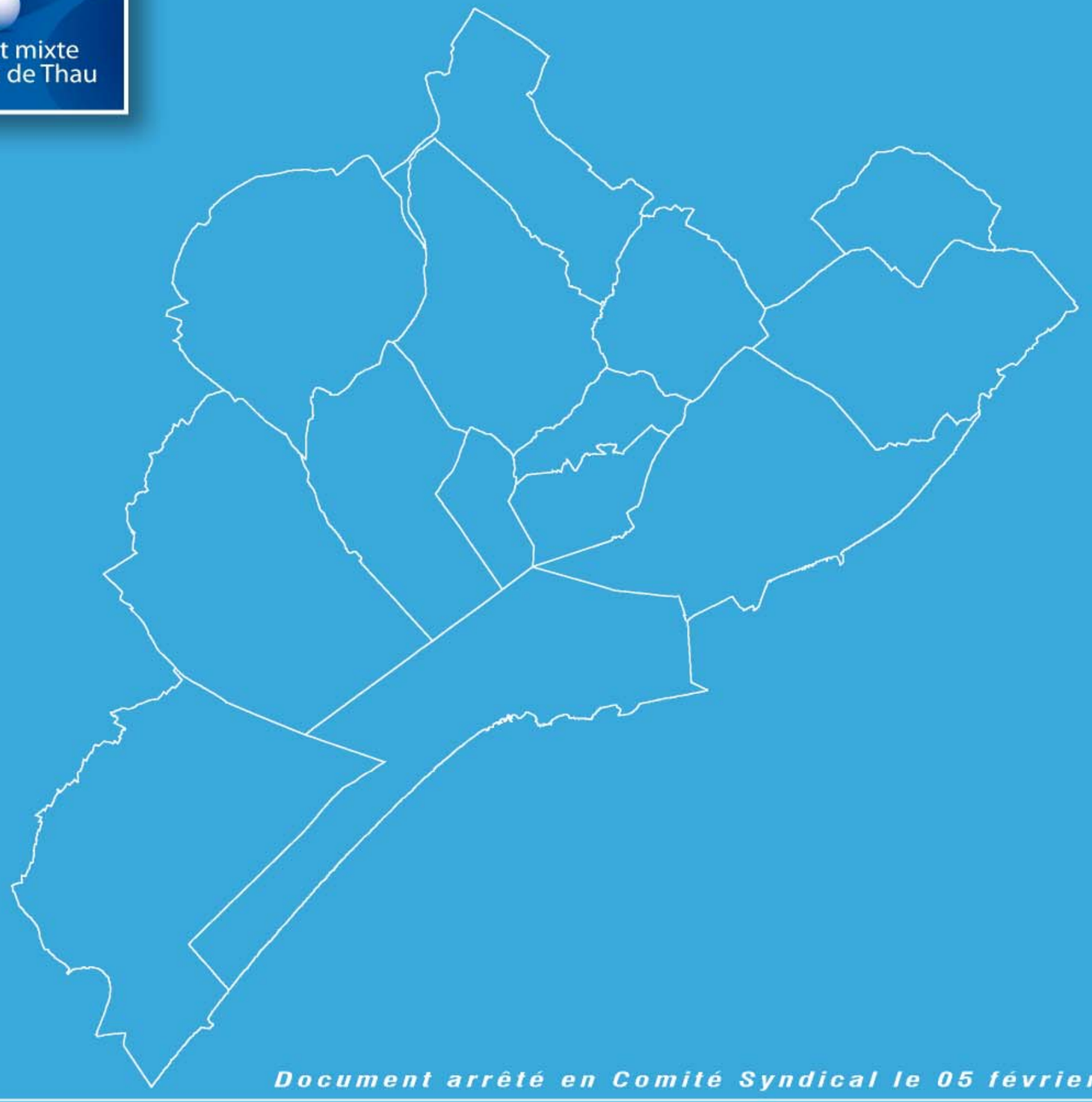
Syndicat mixte
du bassin de Thau

Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin de Thau



Document arrêté en Comité Syndical le 05 février 2013

Document d'Orientation et d'Objectifs

Le Schéma de Cohérence Territoriale de Thau a été élaboré par :

Syndicat mixte du bassin de Thau

Les études ont été cofinancées par :

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Les études ont été réalisées par :

Agence SCE Montpellier
128, Avenue de Fès
Les Belvédères – Bât. B
34 080 Montpellier
Tel : 04.99.61.12.85.
Fax : 04.99.61.00.61.
E-mail : montpellier@sce.fr

Agence CREOCEAN Montpellier
128, Avenue de Fès
Les Belvédères – Bât. B
34 080 Montpellier
Tel : 04 99 23 31 65
Fax : 04 99 23 31 71
E-mail : montpellier@creocean.fr

Créa Ter
Siège social : 85, Avenue Clément Ader - 34170 Castelnau-le-Lez
Bureaux Maroc: 19, rue Abou Derr 10 080 Rabat - MAROC
Tel : 09 70 44 83 50
Tel/Fax : 00 212 (0) 37 67 48 06 -

IDEE
Parc Euromédecine II
39, Rue Jean Giroux
34 080 Montpellier
Tel : 04 99 23 31 60
Fax : 04 99 23 31 70

SIRENA
21, rue Jules Valles
34200 Sète
Tel : 06 80 70 41 43
Fax : 04 99 23 31 70

SOMMAIRE

INTRODUCTION 7
Rappel de la loi (Article L.122-1-5 et suivants du Code de l'Urbanisme) *7*
Mode d'emploi et de lecture du Document d'Orientation et d'Objectifs *8*

1. OBJECTIF 1 : PROTEGER L'ENVIRONNEMENT NATUREL, AGRICOLE ET LE CADRE DE VIE DU BASSIN DE THAU 9
1.1. Préserver La trame verte et bleue du Bassin de Thau *11*
1.2. Maintenir une diversité de paysages identitaires *15*
1.3. Préserver le potentiel agricole et pérenniser une agriculture fragilisée par la pression foncière *19*
1.4. Préserver durablement les ressources naturelles *24*
1.5. Limiter l'exposition aux risques naturels et technologiques *26*
1.6. Améliorer le cadre de vie des habitants du territoire *28*

2. OBJECTIF 2 : STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT ET MAITRISER L'URBANISATION 31
2.1. Adapter la croissance démographique et urbaine aux capacités d'accueil du territoire *31*
2.2. Encadrer le développement urbain *33*
2.3. Guider l'implantation des équipements et services sur le territoire *39*
2.4. organiser l'accueil des activités économiques *43*
2.5. Valoriser le potentiel de développement touristique et de loisirs du territoire *48*
2.6. Définir les modalités d'application de la Loi Littoral *49*

3. OBJECTIF 3 : ORGANISER LES DEPLACEMENTS 53
3.1. Structurer le developpement du bassin de thau a partir d'un schema de deplacement integre *55*
3.2. faciliter les mobilites liees a l'activite du port de sete – frontignan *61*

4. OBJECTIF 4 : ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT 62

SYNTHESE DES SECTEURS D'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT URBAIN 63

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES 65

INTRODUCTION

RAPPEL DE LA LOI (ARTICLE L.122-1-5 ET SUIVANTS DU CODE DE L'URBANISME)

Le Document d'Orientation et d'Objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.

Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation.

Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique.

Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Pour la réalisation des objectifs définis à l'article L. 122-1-4, il peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :

1° L'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 111-4 ;

2° La réalisation d'une étude d'impact prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;

3° La réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

Il peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter :

1° Soit des performances énergétiques et environnementales renforcées ;

2° Soit des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Il définit les grands projets d'équipements et de services.

Il peut également définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation.

Dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, il peut déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.

Dans ces secteurs, les règles des plans locaux d'urbanisme et des documents d'urbanisme en tenant lieu qui seraient contraires aux normes minimales de hauteur, d'emprise au sol et d'occupation des sols fixées par le

document d'orientation et d'objectifs cessent de s'appliquer passé un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication du schéma, de sa révision ou de sa modification.

Passé ce délai, le permis de construire, d'aménager ou de démolir ne peut être refusé et les projets faisant l'objet d'une déclaration préalable ne peuvent faire l'objet d'une opposition sur le fondement d'une règle contraire aux normes minimales fixées par le schéma de cohérence territoriale ou le schéma de secteur.

Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction.

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise :

> *1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;*
>
> *2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.*

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.

Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, les schémas de cohérence territoriale peuvent comporter un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, à condition que celui-ci ait été approuvé selon les modalités définies au présent chapitre.

MODE D'EMPLOI ET DE LECTURE DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) est le troisième volet du SCoT du Bassin de Thau et constitue son volet prescriptif.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT du Bassin de Thau, débattu en Comité Syndical le 21 septembre 2010, présente les objectifs que se sont assignées les communes membres du SCoT en matière d'urbanisme. Le DOO traduit les objectifs du PADD dans le respect de l'article L.122-1-5 du Code de l'urbanisme. Ce document comprend une traduction graphique qui apparait sous forme thématique et qui consiste en une série de cartes. Ces documents graphiques spatialisent et quantifient les objectifs de développement du territoire déjà énoncés dans le PADD.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs s'impose aux documents locaux d'urbanisme (POS/PLU ou carte communale), aux documents de planification sectorielle (PDU, PLH…) et aux opérations foncières et d'aménagement (ZAC, ZAD, lotissement…). Ceux-ci devront être compatibles avec les orientations présentées dans les chapitres suivants.

Conformément à l'article L.123.1.9 première phrase 3ème alinéa du Code de l'Urbanisme, les documents locaux d'urbanisme (Plan d'Occupation des Sols - POS, Plan Local d'Urbanisme – PLU, Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – PLUi ou Carte Communale) qui contiendraient des dispositions contraires aux orientations du SCoT devront être revus et mis en compatibilité avec le SCoT dans un délai de trois ans à compter de l'approbation du SCoT : « *Lorsqu'un de ces documents [ici le SCoT, …] est approuvé après l'approbation d'un Plan Local d'Urbanisme, les dispositions du Plan Local d'Urbanisme sont applicables jusqu'à la révision de ce document, qui doit être achevée avant le terme d'un délai de trois ans* ».

De plus, l'article L 123-14 dernier alinéa du Code de l'Urbanisme autorise le Préfet à mettre en compatibilité le PLU avec le SCoT : « *Le Préfet met également en œuvre la procédure [de révision ou de modification du PLU pour être rendu compatible] lorsque, à l'issue du délai de trois ans mentionné au dernier alinéa de l'article L 123-1, le Plan Local d'Urbanisme n'a pas été rendu compatible avec les orientations d'un schéma de cohérence territoriale (…) ou d'un programme local de l'habitat.* ».

Le Document d'Orientation et d'Objectifs expose dans ce cadre réglementaire les prescriptions réglementaires et les préconisations applicables sur l'ensemble du périmètre du SCoT. Elles constituent la traduction réglementaire des objectifs exposés dans le Projet de Développement et d'Aménagement Durable du SCoT dans le respect des principes et des équilibres édictés par l'article R.122-3 du Code de l'urbanisme.

Le DOO identifie et distingue dans les chapitres qui suivent les notions de prescriptions et de préconisations :

P **Les prescriptions** sont des mesures réglementaires qui doivent obligatoirement être traduites dans les documents d'urbanisme locaux (POS / PLU / PLUi / Cartes Communales) et dans les opérations foncières ou d'aménagement soumises à rapport de compatibilité avec le SCoT.

R **Les recommandations** sont à l'inverse des mesures non obligatoires, mais dont la prise en compte et la traduction au sein des documents locaux d'urbanisme contribuent à une mise en application plus efficace des objectifs du SCoT à l'échelon local. Ces préconisations relèvent souvent de « bonnes pratiques » qui participent à une gestion plus cohérente du territoire.

Les prescriptions et préconisations édictées dans le présent document s'articulent autour de quatre objectifs :

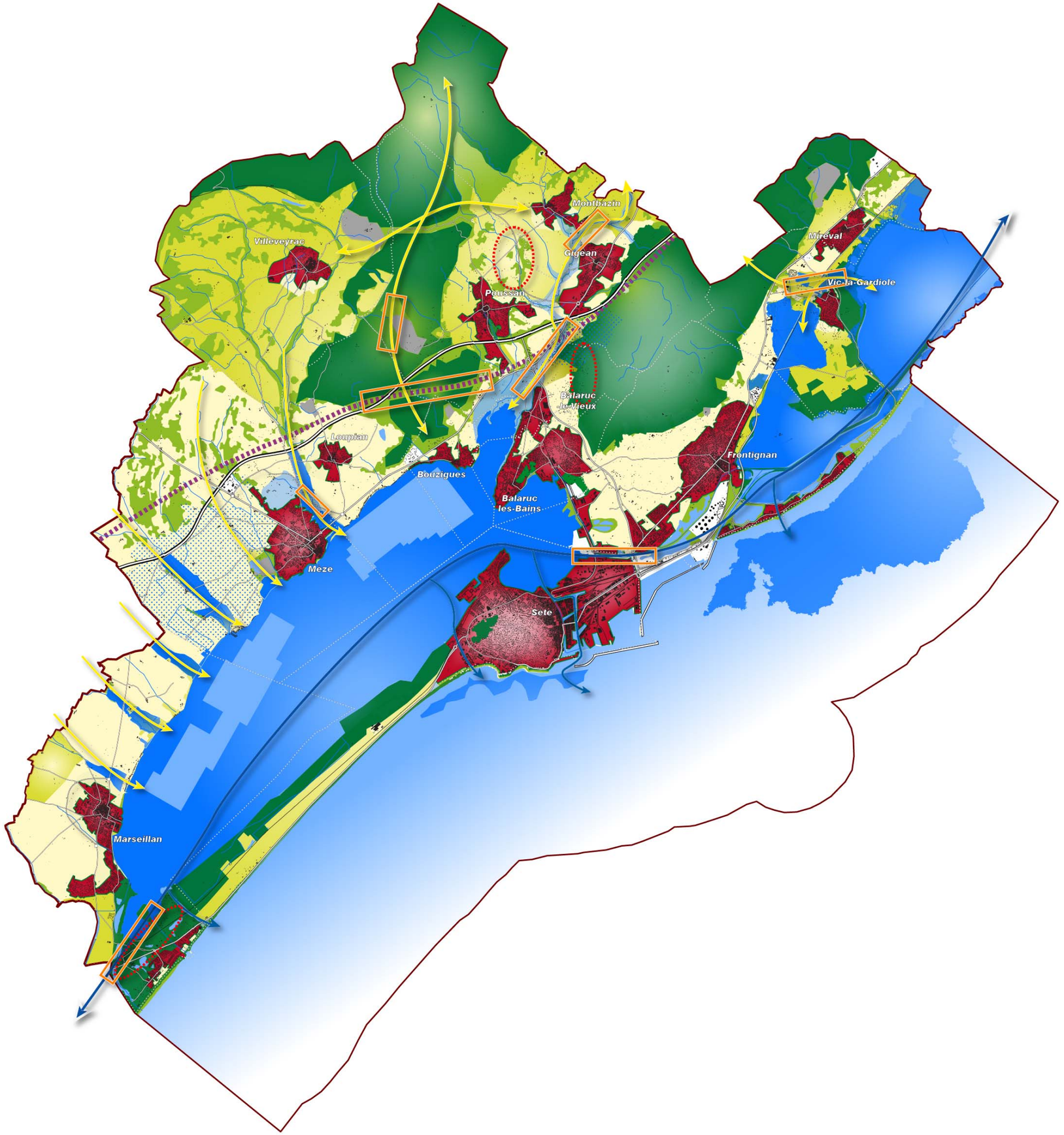
- ➔ Objectif 1 : protéger l'environnement naturel, agricole et le cadre de vie du Bassin de Thau
- ➔ Objectif 2 : structurer le développement et maîtriser l'urbanisation
- ➔ Objectif 3 : organiser les déplacements
- ➔ Objectif 4 : accompagner la mise en œuvre du SCoT

1. OBJECTIF 1 : PROTEGER L'ENVIRONNEMENT NATUREL, AGRICOLE ET LE CADRE DE VIE DU BASSIN DE THAU

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable a acté que la qualité du site, son identité paysagère et sa valeur environnementale, sont des éléments qui constituent l'atout premier du territoire. Ils doivent être supports du projet de développement du territoire de Thau.

La préservation du socle environnemental constitue alors un objectif majeur du SCoT du bassin de Thau.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs propose des mesures de protection du capital environnemental visant notamment à préserver les richesses écologiques, à valoriser la trame des espaces naturels, à valoriser les identités paysagères, mais aussi à préserver les ressources qu'elles soient foncières, agricoles ou naturelles et enfin à limiter l'exposition aux risques.



LA TRAME VERTE ET BLEUE

Trame Verte

- Les coeurs de nature terrestres
- Les espaces de nature ordinaire préservés
- Les espaces agricoles d'intérêt écologique
- Les autres espaces agricoles

Trame Bleue

- Les cœurs de nature lagunaires et maritimes et leurs zones humides associées.
- Les espaces lagunaires et maritimes ordinaires préservés
- Zone de vulnérabilité de l'Astien et périmètres de protection du captage d'Issanka
- Cours d'eau

Les corridors écologiques

- Les corridors écologiques terrestres à maintenir
- Les corridors écologiques lagunaires et maritimes à maintenir

Les obstacles et pressions à maîtriser

- Connectivité fragilisée à restaurer
- Réservoirs de biodiversité fragilisés par la cabanisation et le mitage
- Les espaces urbanisés des agglomérations et villages
- Autres occupations (carrières, mines, circuits automobiles…)
- Limites communales

N

0 1 2 Km

Conception : SCE / 2012

1.1. PRESERVER LA TRAME VERTE ET BLEUE DU BASSIN DE THAU

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (dite loi Grenelle I) et la loi portant Engagement National pour l'Environnement (dite loi Grenelle II) inscrivent une volonté forte de protection, de gestion et de valorisation des espaces naturels et de leur dynamique fonctionnelle. Le SCoT du Bassin de Thau réaffirme ces mêmes principes dans son projet en visant l'excellence environnementale du territoire.

L'objectif fixé par le Document d'Orientation et d'Objectifs est de fixer les conditions de protection du socle environnemental du Bassin de Thau.

Le SCoT décline une Trame Verte et Bleue en cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Les espaces visés dans le cadre de la Trame Verte et Bleue du Bassin de Thau sont les espaces naturels terrestres et maritimes ainsi que certains espaces agricoles qui participent au fonctionnement écologique du territoire.

Les espaces de la Trame Verte et Bleue déclinés dans ce chapitre sont issus d'une analyse globale réalisée à l'échelle du Bassin de Thau. Le document graphique permet de les identifier à cette échelle territoriale. La délimitation des espaces doit ensuite être affinée et précisée au niveau de chaque document d'urbanisme local.

P

Le document graphique du SCoT localise les espaces de la trame verte et bleue du Bassin de Thau au titre de l'article R.122-3 du code de l'urbanisme.

Les différents espaces de la Trame Verte Bleue du SCoT sont à délimiter par les documents d'urbanisme locaux selon le principe de compatibilité avec le document graphique du DOO du SCoT.

Ces documents d'urbanisme locaux doivent justifier le zonage au regard de la valeur écologique de chaque espace. Ils classent les espaces de la Trame Verte et Bleue, selon leur vocation constatée ou souhaitée, en espace naturel ou agricole.

Les préconisations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique doivent être prises en compte dans l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux.

1.1.1. LA TRAME VERTE

1) *Les cœurs de nature terrestres*

Les cœurs de nature terrestres du territoire, identifiés au document graphique, sont strictement protégés. Il s'agit d'espaces naturels non fragmentés reconnus et parfois déjà protégés (sites classés et réserves naturelles) ainsi que d'espaces naturels sensibles ne bénéficiant pas avant instauration du SCoT de protection supra-communale stricte (sites inscrits, ZNIEFF, Natura 2000…).

Dans les communes littorales, ces espaces sont classés en Espaces Remarquables au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme. Ils sont identifiés dans le chapitre « *Mise en œuvre de la Loi Littoral* ».

P

Au sein des cœurs de nature terrestres, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisé.

Par exception à ce principe, sont autorisés :

- ➔ Les aménagements légers destinés à permettre leur gestion, leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, leur ouverture au public, dans la mesure où ils ne portent pas atteinte à la préservation des habitats naturels et des espèces. Pour les communes littorales, ces aménagements sont définis au regard des vocations des sites définies dans le chapitre « Mise en œuvre de la Loi Littoral » du présent DOO.
- ➔ Les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux, après enquête publique suivant les modalités de la loi du 12 juillet 2010 et le décret d'application du 29/12/2011.

2) *Les espaces de nature ordinaire préservés*

En complément des cœurs de nature terrestres, certains espaces de nature plus ordinaire sont préservés pour leur intérêt fonctionnel et paysager et entretenus afin de garantir leur pérennité.

P

Au sein des espaces de nature ordinaire protégés, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisé.

Par exception à ce principe, sont autorisées :

- ➔ Les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur des sites et des ressources naturelles, ainsi que celles nécessaires à l'aménagement des espaces récréatifs identifiés dans le chapitre « *Valoriser le potentiel de développement touristique et de loisirs du territoire* ».
- ➔ Les constructions et installations nécessaires aux services publics, à la condition qu'elles ne portent atteinte à la préservation des paysages, des milieux naturels et des espèces.

Dans les communes littorales, ces occupations devront respecter les modalités d'application de la Loi Littoral.

3) *Les espaces agricoles d'intérêt écologique*

Ces espaces agricoles sont identifiés au titre de leur contribution au fonctionnement écologique du Bassin de Thau. Ces espaces agricoles sont pour la plupart inscrits dans le réseau Natura 2000. D'autres espaces, non concernés par ces classifications, offrent les mêmes caractéristiques : il s'agit de la plupart des espaces d'interface entre zones agricoles et massifs de garrigue, piémont de ces massifs en particulier. Ils sont protégés du fait des enjeux de préservation des espèces ayant conduit à la définition des Zones de Protection Spéciales, dont, pour celles du nord du bassin de Thau : l'Outarde canepetière, la Pie Grièche à poitrine rose, le faucon Crécerelette (protégés par des Plans Nationaux d'Actions). Ces espaces sont à préserver strictement de toute urbanisation pouvant altérer leur fonction.

L'ensemble de ces espaces agricoles participent donc à la Trame Verte et Bleue du territoire et doivent donc être préservés de manière plus stricte à cet égard.

P

Au sein des espaces agricoles d'intérêt écologique, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisé.

Par exception à ce principe, sont autorisés :

- ➔ Les aménagements, installations et constructions nécessaires au maintien et au développement des exploitations agricoles, à la condition qu'ils ne portent pas atteinte à la préservation des milieux naturels et des espèces. Leur implantation devra s'inscrire en continuité des agglomérations et villages ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement pour les communes littorales. L'obligation de continuité ou de hameau ne s'impose pas si l'incompatibilité avec le voisinage des zones habitées est justifiée au titre de l'article L.146-4-I alinéa 2 du code de l'urbanisme. Dans les Espaces Proches du Rivage, cette disposition ne s'applique pas et les aménagements, installations et constructions isolés sont interdits. Pour les communes non littorales, l'implantation des constructions devra s'inscrire en continuité des agglomérations et villages ou sous forme de quartier agricole[1].
- ➔ Les constructions et installations nécessaires aux services publics, à la condition qu'elles ne portent atteinte à la préservation des paysages, des milieux naturels et des espèces. Ces projets devront assurer la préservation des continuités écologiques et la circulation des espèces ayant justifié leur protection et être systématiquement précédés d'une étude d'incidence. Aucune interruption par une opération d'urbanisme ou d'aménagement n'est autorisée sans rétablissement de la continuité écologique (le cas échéant, des compensations des impacts devront être proposées par ailleurs).

Toute possibilité de construction liée à l'activité doit être justifiée par le document d'urbanisme local qui doit comporter un diagnostic agricole permettant d'évaluer les besoins liés à l'activité, d'identifier les enjeux en termes d'espèces et d'habitat, justifier des choix retenus et qui évaluer les éventuelles incidences en matière de protection des espèces et habitats.

Toute construction ou aménagement nouveau autre que ceux cités précédemment est proscrit.

[1] *Voir définition dans le chapitre « Préserver le potentiel agricole… »*

P

Afin de contribuer à la protection des espèces concernées par les Plans Nationaux d'Action en œuvre sur ces espaces et de leurs habitats, les communes doivent prendre les dispositions permettant :

- ➔ de préserver les linéaires arborés et les milieux herbacés et cultivés attenants constituant des habitats pour ces espèces, qui seront identifiés dans le cadre du document communal d'urbanisme et bénéficieront d'une protection particulière,
- ➔ de prévoir les espaces bénéficiant des mêmes conditions de protection, qui pourront être destinés à faciliter les reconnections entre ces linéaires et les points isolés présentant les mêmes caractéristiques.

1.1.2. LA TRAME BLEUE

1) *Les cœurs de nature lagunaires et maritimes et leurs zones humides associées*

Les cœurs de nature lagunaires et maritimes et leurs zones humides associées ont été définis au regard de leur intérêt écologique reconnu (sites inscrits dans le réseau Natura 2000) et/ou de la présence de milieux très sensibles (présence de zostères, posidonies).

Dans les communes littorales, ces espaces sont classés en Espaces Remarquables au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme. Ils sont identifiés dans le chapitre « *Mise en œuvre de la Loi Littoral* ».

P

Au sein des espaces naturels lagunaires et maritimes remarquables, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisé.

Par exception à ce principe, sont autorisés :

- ➔ Les aménagements légers destinés à permettre leur gestion, leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, leur ouverture au public, dans la mesure où ils ne portent pas atteinte à la préservation des habitats naturels et des espèces. Pour les communes littorales, ces aménagements sont définis au regard des vocations des sites définies dans le chapitre « Mise en œuvre de la Loi Littoral » du présent DOO.
- ➔ Les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux, après enquête publique suivant les modalités de la loi du 12 juillet 2010 et le décret d'application du 29/12/2011.

2) *Les espaces lagunaires et maritimes ordinaires protégés et leurs zones humides associées.*

Les espaces lagunaires et maritimes ordinaires sont composés du réseau hydrographique, des espaces lagunaires et des zones humides qui y sont associées. Ils constituent le maillage bleu structurant du territoire et sont supports de nombreuses activités. Leur pérennité doit être garantie.

P

Au sein des espaces lagunaires et maritimes ordinaires, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisé.

Par exception à ce principe, sont autorisées :

- ➔ Les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur des sites et ressources naturelles, ainsi que celles nécessaires à l'aménagement des espaces récréatifs identifiés dans le chapitre « *Valoriser le potentiel de développement touristique et de loisirs du territoire* ».
- ➔ Les constructions et installations nécessaires aux services publics, à la condition qu'elles ne portent atteinte à la préservation des paysages, des milieux naturels et des espèces.

Dans les communes littorales, ces occupations devront respecter les modalités d'application de la Loi Littoral.

3) *Les zones de vulnérabilité des masses d'eau souterraines*

Le SCoT identifie les zones de vulnérabilité des masses d'eau souterraines et en particulier celles de l'Astien qui occupent des surfaces importantes au Nord du Bassin de Thau.

P

L'urbanisation est fortement limitée dans les zones de vulnérabilité des masses d'eau et notamment dans les zones d'affleurement de l'Astien et les zones de captage d'Issanka.

Seuls sont autorisés sur ces zones :

- ➔ Les aménagements, installations et constructions liés au maintien et au développement des activités agricoles, à la condition qu'ils ne portent pas atteinte à l'équilibre qualitatif et quantitatif de ces masses d'eau.
- ➔ Les constructions et installations nécessaires aux services publics, à la condition qu'ils ne portent pas atteinte à l'équilibre qualitatif et quantitatif de ces masses d'eau.
- ➔ Les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur des sites et ressources en eau (et notamment l'Ecosite de Mèze) sous réserve de dispositions permettant une maîtrise des incidences.

Chacun de ces aménagements ne peut être envisagé qu'après étude des solutions alternatives et doit être assortie de dispositions permettant une maîtrise optimale des incidences qualitatives sur la ressource. L'assainissement non collectif y est interdit. L'assainissement pluvial devra être maîtrisé en terme qualitatif. L'infiltration des eaux de ruissellement doit être évitée avant tout traitement.

Sont interdits sur ces zones :

- ➔ Toute autre forme d'urbanisation ou d'aménagement.
- ➔ L'épandage des boues.

4) *Les cours d'eau et chevelus du bassin versant*

Le SCoT identifie le réseau hydrographique des bassins versants de Thau, d'Ingril et de l'étang de Vic. Ces éléments du système hydrographique sont préservés.

P

Les cours d'eau identifiés au document graphique du DOO sont des éléments préservés de tout aménagement susceptible de perturber ou compromettre leur fonctionnement naturel.

Les documents d'urbanisme locaux doivent délimiter les lits majeurs et les espaces de fonctionnalité de ces cours d'eau et en assurer la protection.

Toute urbanisation, construction, exhaussement ou affouillement y est interdit.

1.1.3. LES CORRIDORS ECOLOGIQUES A MAINTENIR OU A RESTAURER

Le DOO identifie deux types de corridors écologiques :

- ➔ Les corridors constituant des voies de déplacement empruntées par la faune et la flore, qui relient les réservoirs de biodiversité. Ces liaisons fonctionnelles entre écosystème ou habitats d'espèces permettent leur dispersion et leur migration.
- ➔ Les continuités représentant un enjeu essentiellement paysager. Elles font dans ce cas l'objet d'une protection au titre des coupures d'urbanisation en application de la loi littoral. C'est en particulier le cas de la coupure établie entre les zones urbanisées de Vic la Gardiole et Mireval, permettant de protéger une entité paysagère entre les sites classés de l'étang de Vic et du massif de la Gardiole.

Les corridors écologiques, représentés sur le document graphique, indiquent les axes de continuités à préserver, conforter ou à restaurer. Ces corridors concernent pour la plupart des espaces protégés de la trame verte et bleue et de la trame agricole du SCoT. Ils sont donc d'ores et déjà largement préservés de tout risque d'urbanisation. Ils bénéficient en outre de prescriptions complémentaires afin de garantir le maintien ou la restauration de la fonctionnalité écologique. La délimitation précise de ces corridors est à réaliser par l'intermédiaire des documents d'urbanisme locaux.

Ces continuités sont ponctuellement fragilisées et soumises à de fortes contraintes, liées notamment aux grands projets d'infrastructure ou à l'extension de l'urbanisation. Ces contraintes menacent leur fonctionnalité biologique, en limitant particulièrement les échanges faunistiques et floristiques.

Le SCoT identifie les zones où les contraintes sont les plus fortes et où les continuités écologiques sont essentielles à préserver ou à reconquérir notamment dans le cas de projets d'aménagement.

P

Les corridors écologiques de la Trame Verte et Bleue constituent, au sein des espaces protégés de la Trame verte et bleue, des continuités qui font l'objet de dispositions particulières.

Les documents d'urbanisme locaux doivent préciser à la parcelle l'emprise de ces continuités écologiques et mettre en œuvre les dispositions règlementaires suffisantes afin :

- ➔ de classer les espaces concernés en zone naturelle ou agricole,
- ➔ d'interdire toute nouvelle construction au sein de ces corridors,
- ➔ d'interdire sur ces corridors toute extension des constructions existantes,
- ➔ d'interdire sur ces espaces la reconstruction en cas de sinistre conformément à l'article L 111-3 du code de l'urbanisme.

Les documents d'urbanisme des communes doivent préciser les espaces permettant d'assurer la continuité des corridors écologiques avec les territoires limitrophes.

Aucune interruption par une opération d'urbanisme ou d'aménagement n'est autorisée sur les corridors écologiques sans rétablissement de la continuité écologique (des compensations des impacts devront être proposées par ailleurs).

Les documents d'urbanisme locaux et les opérations d'aménagement doivent mettre en œuvre les dispositions règlementaires suffisantes pour préserver les fonctions naturelles et écologiques des corridors écologiques identifiés au document graphique.

Les documents d'urbanisme locaux précisent les mesures appropriées pour le maintien et la restauration des corridors écologiques, en particulier dans les projets d'urbanisation et espaces déjà artificialisés. Ces mesures doivent porter sur la transparence écologique des ouvrages, l'aménagement préférentiel d'ouvrages hydrauliques sous forme de noues, la limitation de l'imperméabilisation des surfaces et le maintien de bandes enherbées ou arborées le long des cours d'eau, le traitement des berges et la reconstitution de ripisylves, la conservation d'espaces de nature, l'absence de clôtures....

P

La trame constituée par ces corridors doit être complétée par des coupures vertes de niveau communal permettant d'enrichir le maillage écologique du territoire, notamment en milieu urbain (nature en ville).

Les corridors liés au réseau hydrographique sont déterminés dans leur périmètre par la zone d'expansion des crues et la présence de milieux naturels liés aux zones humides.

Au sein du secteur à enjeu n°3 défini dans le chapitre « *conditionner l'urbanisation du territoire à des réflexions préalables* », l'aménagement doit mettre en œuvre les moyens nécessaires pour garantir le fonctionnement écologique du corridor de la Vène.

Le lido de Sète à Marseillan

1.1.4. LES OBSTACLES ET PRESSIONS A MAITRISER

Certains obstacles ont été identifiés dans le fonctionnement écologique du territoire. Il s'agit en premier lieu de secteurs où la connectivité écologique terrestre ou lagunaire entre les milieux est fragilisée en raison d'aménagements réalisés ou prévus dont la nature peut constituer une barrière au fonctionnement écologique (on retrouve notamment le projet de Ligne Ferroviaire Nouvelle qui va constituer une barrière traversant un nombre important de réservoirs de biodiversité ; la mise à grand gabarit du Canal du Rhône à Sète ; la réalisation du contournement nord de Mèze ainsi que les extensions urbaines qui menacent certaines continuités écologiques entre Gigean et Montbazin ou au Nord de Vic-la-Gardiole…). Il s'agit en second lieu de secteurs d'urbanisation diffuse non contrôlée au sein de réservoirs de biodiversité (Gardiole, plaine de la Vène, les Onglous à Marseillan).

1) Limiter les altérations à la fonctionnalité écologique du territoire

L'objectif est de mettre en œuvre des mesures qui garantiront le maintien ou la restauration des continuités écologiques sur ces secteurs.

P

Au sein des secteurs sous pression identifiés au document graphique, les documents d'urbanisme locaux doivent mettre en place les dispositions règlementaires suffisantes pour :

- ➔ Interdire toute nouvelle construction,
- ➔ Interdire toute extension des constructions existantes,
- ➔ Interdire la reconstruction en cas de sinistre conformément à l'article L 111-3 du code de l'urbanisme.

Les documents d'urbanisme locaux précisent les mesures appropriées pour le maintien et la restauration des continuités écologiques dans les secteurs fragilisés (transparence écologique des ouvrages, aménagement de noues, limitation de l'imperméabilisation des surfaces et maintien de zones enherbées, conservation d'espaces de nature, absence de clôtures...).

Des continuités sont préservées au sein du tissu urbain et au niveau des projets d'infrastructures afin de permettre les transparences hydrauliques, faunistiques et floristiques.

Des aménagements spécifiques doivent être mis en œuvre sur le tracé de la Ligne ferroviaire Nouvelle Montpellier-Perpignan pour préserver les continuités ou les compenser.

2) Agir contre la cabanisation

Le phénomène de cabanisation est générateur de risques. Un risque pour la sécurité des personnes, au regard de leur situation en partie en zone inondable. Un risque pour la salubrité et la qualité de l'environnement, puisqu'elles contribuent à la dégradation des eaux et des milieux. Un risque social, puisque les cabanes transformées en résidences principales, malgré leur situation et leur insalubrité, sont le signe d'une précarité croissante.

R

Des actions doivent être mises en œuvre afin de résorber ce phénomène. L'action peut se décliner sous trois formes complémentaires : prévenir, résorber et régulariser[2] :

- ➔ Evaluer le phénomène, en réalisant des diagnostics précis du phénomène par communes afin de bien mesurer l'étendue de la problématique, l'impact induit ainsi que les besoins en logements nécessaires.
- ➔ Empêcher l'émergence ou la progression du phénomène, en engageant et en menant une campagne de surveillance foncière et d'interventions actives (acquisitions foncières notamment), allant jusqu'à la verbalisation (police du Maire), afin d'éviter que le phénomène apparaisse ou s'étende.
- ➔ Engager la reconquête de l'espace cabanisé par la suppression de toutes les cabanes dans le secteur concerné, car les enjeux humains et environnementaux sont trop importants et il est impossible de proposer de nouveaux terrains.
- ➔ Procéder à la régularisation avec maintien sur place ou transfert, en légalisant l'urbanisation du secteur ou en transférant les occupants vers un emplacement adapté.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les dispositions règlementaires suffisantes pour interdire les occupations illicites sur les espaces de la Trame Verte et Bleue et favoriser le cas échéant un retour à l'état naturel des sites cabanisés.

[2] *Source : La cabanisation : guide pour l'action – Mission Interministérielle d'Aménagement du Littoral du Languedoc-Roussillon - 2006*

1.2. MAINTENIR UNE DIVERSITE DE PAYSAGES IDENTITAIRES

La charpente paysagère du Bassin de Thau est un élément que le SCoT souhaite préserver et consolider du fait de l'atout qu'elle constitue pour le territoire. Elle mêle espaces agricoles ouverts, espaces naturels de qualité, espaces urbains et villageois caractéristiques, histoire et vécu contemporain. Elle souffre d'un manque de visibilité et de perception du réseau hydrographique. Des tables conchylicoles aux mas agricoles disséminés au sein d'étendues de vignes, en passant par les grues du Port de Commerce et par les quartiers de pêcheurs, le territoire de Thau recèle dans tous les cas un patrimoine paysager de valeur qui le différencie radicalement des territoires limitrophes. Le SCoT souhaite maintenir durablement ces composantes qui participent à la valeur du territoire.

1.2.1. MAINTENIR LES GRANDS PAYSAGES ET LES PANORAMAS CARACTERISTIQUES

Le Bassin de Thau présente une richesse paysagère qui caractérise le territoire et renforce son cadre de vie. Le SCoT entend préserver les éléments fondateurs de cette armature paysagère.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre des dispositions permettant de préserver la trame boisée, et de l'utiliser comme structure de toute composition urbaine ou paysagère, préserver les espaces agricoles d'intérêt paysagers, préserver et valoriser les cônes de vue et la zone sensible du Canal du Midi identifiés au document graphique.

Les documents d'urbanisme locaux doivent encadrer strictement les occupations autorisées sur ces secteurs et définir, pour chaque type d'occupation des prescritions architecturales et paysagères en cohérence avec la sensibilité du site.

R

Au-delà des servitudes liées aux canaux et leurs abords, les documents d'urbanisme locaux et les opérations d'aménagement peuvent prendre en compte la proximité de ces canaux en proposant des règles d'intégration des différentes occupations autorisées dans le paysage ou des dispositions ayant pour objectif de valoriser la proximité des canaux au sein des projets d'aménagement. Cela concerne plus particulièrement :

➔ le Canal du Midi qui relie la lagune de Thau à l'Ouest, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, et le réseau hydrographique associé (rigoles d'alimentation, cales).

➔ les canaux urbains de Sète et de Frontignan.

Pour appréhender l'objectif de valorisation paysagère à différentes échelles, les documents d'urbanisme locaux peuvent mettre en œuvre des dispositions permettant de :

➔ Identifier les lignes de crêtes et les margelles de terrasses contribuant aux reliefs et aux panoramas à préserver.

➔ Révéler et valoriser l'eau et les éléments du système hydrographique : en ce sens, les documents d'urbanisme locaux précisent et justifient les zones et outils de protection et de gestion définis et mis en œuvre.

1.2.2. VALORISER LES ABORDS DU CANAL DU MIDI

Le Canal du Midi est protégé par un classement (arrêté du 4 Avril 1997) en tant que Domaine Public Fluvial. La zone correspondante à ce domaine est appelée zone d'exception. Celle-ci est complétée par une zone « sensible », qui se définit comme l'espace en visibilité réciproque avec le canal du Midi et ses ouvrages. Cela correspond au paysage qui constitue les premiers plans visuels nettement perçus depuis les abords du canal. Ce paysage est réciproquement en relation visuelle avec le canal et permet de découvrir son tracé, le plus souvent souligné et révélé par ses alignements d'arbres.

P

Les documents d'urbanisme locaux et les opérations d'aménagement intègrent la servitude d'utilité publique que constitue la protection du Canal du Midi au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO, qui concerne aujourd'hui le canal et le réseau hydrographique associé (rigoles d'alimentation). Ils doivent également assurer le maintien d'une vocation agricole et naturelle dominante aux abords du Canal du Midi. En particulier, les espaces agricoles et naturels de la zone sensible ont vocation à être conservés.

Certaines implantations et activités seront proscrites sur la zone sensible du canal du Midi, car elles ne sont pas compatibles avec la vocation patrimoniale et paysagère du site :
➔ Les projets d'infrastructures de grande échelle, d'infrastructures autoroutières ou ferroviaires ;
➔ Les grandes infrastructures de production d'énergie.

De même et afin de ne pas troubler l'ambiance calme et sereine du Canal du Midi, toutes les activités provoquant des nuisances sonores qui pourraient affecter cette atmosphère particulière doivent être suffisamment éloignées.

1.2.3. ACCOMPAGNER LA DIVERSITE DES PAYSAGES URBAINS ET SOULIGNER LES SILHOUETTES VILLAGEOISES IDENTITAIRES

Chaque ville et village du Bassin de Thau présente une identité forte, qui se fonde sur l'histoire de la commune et sa constitution, sur les caractéristiques du site au sein duquel elle s'inscrit et sur le patrimoine bâti et paysager qui en résulte. Une attention particulière doit être portée aux silhouettes villageoises afin d'en préserver l'identité paysagère (centre anciens, bâtis remarquables, circulades, …).

P

Les documents d'urbanisme locaux déterminent les modalités de préservation des caractéristiques architecturales des centres anciens (alignement, hauteur, implantation, aspects extérieurs des constructions…).

Les documents d'urbanisme locaux doivent définir les conditions d'extension urbaine permettant de ne pas porter atteinte à la silhouette villageoise et au profil urbain de la commune (alignement, hauteur, implantation, aspects extérieurs des constructions…).

P

Tout projet d'urbanisme ou d'aménagement doit participer à la protection et à l'intègration des ensembles architecturaux de valeur patrimoniale reconnue (sites classés, sites inscrits, ZPPAUP ou AVAP), ainsi que les abords des monuments classés ou inscrits. Ils concilient cette protection avec, le cas échéant, une appropriation pour de nouveaux usages.

P

Les espaces agricoles assurant une mise en valeur des silhouettes villageoises doivent être maintenus afin de ne pas altérer les axes de perception des villages. Il s'agit notamment du secteur agricole situé au Sud du village de Loupian identifié au document graphique.

1.2.4. VALORISER LE PATRIMOINE BATI RECONNU ET LE PETIT PATRIMOINE

Le territoire compte de nombreux sites et monuments patrimoniaux inscrits ou classés qu'il est nécessaire de préserver et valoriser.

R

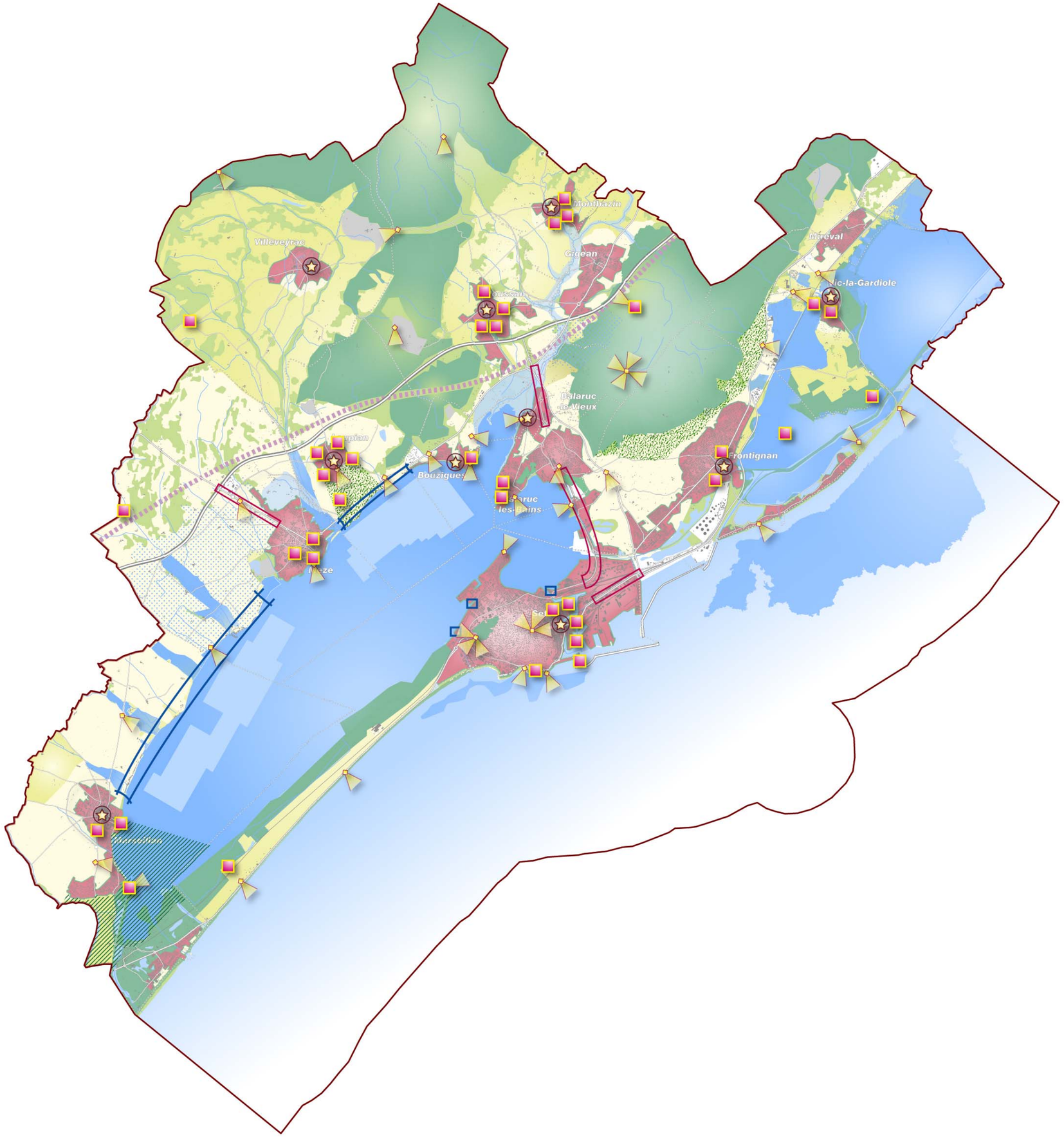
L'intégration et la valorisation des sites patrimoniaux et emblématiques contemporains recensés sont encouragées dans tout projet d'urbanisme ou d'aménagement qui concerne leurs abords ou environnement immédiat.

La mise en place d'Aires de mise en valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) est encouragée sur le territoire.

Outre le patrimoine reconnu, le Bassin de Thau recèle une richesse importante liée au « petit » patrimoine, non reconnu, paysager ou bâti, dont la qualité participe à l'identité du territoire.

P

La protection de ces éléments remarquables doit être assurée dans les documents d'urbanisme locaux :
➔ En identifiant, au titre de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme, ces éléments de paysage et en délimitant les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier,
➔ En mettant en place des prescriptions réglementaires (hauteurs des constructions, cônes de vue,…) afin de préserver les co-visibilités sur ces éléments remarquables.



PRESERVER LE PAYSAGE IDENTITAIRE DU BASSIN DE THAU

Maintenir les grands paysages et panoramas caractéristiques

- Les cônes de vue majeurs
- Les espaces agricoles d'intérêt paysager
- La zone sensible du Canal du Midi

Accompagner la diversité des paysages urbains et souligner les sihouettes villageoises identitaires

- Le patrimoine reconnu et protégé
- Les silhouettes urbaines et villageoises identitaires visibles de loin

Valoriser les paysages liés aux activités traditionnelles

- Les paysages liés aux activités traditionnelles (mas conchylicoles, cabanes de pêcheurs, quartiers de pêcheurs

Garantir durablement la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville

- Les entrées de villes du territoire à traiter

Le socle naturel paysager (la trame verte et bleue)

- Les coeurs de nature terrestres
- Les espaces de nature ordinaire protégés
- Les espaces agricoles d'intérêt écologique
- Les autres espaces agricoles
- Les cœurs de nature lagunaires et maritimes et leurs zones humides associées.
- Les espaces lagunaires et maritimes ordinaires protégés
- Zone de vulnérabilité de l'Astien
- Cours d'eau
- Les espaces urbanisés des agglomérations et villages
- Autres occupations (carrières, mines, circuits automobiles, friches industrielles…)

N

0 1 2 Km

Conception : SCE / 2011

1.2.5. VALORISER LES PAYSAGES IDENTITAIRES LIES AUX ACTIVITES TRADITIONNELLES

1) Les mas conchylicoles

Les professionnels doivent être accompagnés par les communes dans leur effort de reconquête de la qualité paysagère des zones conchylicoles La meilleure promotion pour faire connaître la qualité des produits de l'étang est de mettre en avant un environnement préservé et des lieux de production respectueux du milieu qui les accueillent.

R

Pour garantir une valorisation de la filière et une intégration paysagère de qualité, un ensemble de mesures peuvent être mise en place :

- ➔ Traiter les abords des mas ;
- ➔ Aménager et qualifier les accès au public en liaison avec les espaces de dégustation/ vente ;
- ➔ Améliorer la qualité architecturale des bâtiments et des aménagements : un travail sur les typologies des mas conchylicoles permettrait de concilier tradition et modernité pour la réhabilitation d'anciennes cabanes, l'intégration paysagère des structures existantes et les nouvelles constructions.
- ➔ Traiter et intégrer les espaces de stockage des mas, notamment situés en arrière des constructions et fortement visibles depuis les axes de passage.

2) Les cabanes de pêcheurs

Composante paysagère historique de la côte du Languedoc-Roussillon, les cabanes de pêcheurs étaient encore très nombreuses jusque dans les années 1970. Dès lors, le développement du tourisme, principalement, a provoqué l'abandon et la destruction de ces éléments du patrimoine littoral. Le Bassin de Thau présente encore des éléments patrimoniaux reflets de cette activité, qu'il s'agisse de simples cabanes ou de véritables quartiers (Pointe Courte, Pont Levis…).

R

Des mesures peuvent être prises pour garantir le maintien de cette richesse architecturale et patrimoniale sur le territoire :

- ➔ Les communes peuvent inciter à la réhabilitation de toutes les cabanes de pêcheurs encore présentes sur le territoire. Un travail en collaboration avec le CAUE permettrait dans un premier temps de définir les typologies de cabanes et des procédés de construction, pour proposer des méthodologies de réhabilitation adaptée. Sur le domaine public par exemple, une fois rénovées, ces cabanes pourront être converties en haltes sur des itinéraires de découverte du littoral.
- ➔ Les documents d'urbanisme locaux peuvent proposer des règles adaptées au maintien des spécificités architecturales et urbanistiques de ces quartiers ou constructions.

Quartier de la Pointe Courte à Sète

Zone conchylicole de Loupian

1.2.6. GARANTIR DURABLEMENT LA QUALITE PAYSAGERE ET BATIE DES ENTREES DE VILLE ET DES AXES MAJEURS

Les entrées de ville participent à l'identité et à l'image du territoire. Un traitement paysager de qualité des entrées de ville et notamment du Cœur Urbain Central est à rechercher.

Les opérations d'aménagement et de qualification des entrées de ville sont l'occasion de définir et garantir dans le temps la qualité paysagère et/ou bâtie des traversées urbaines, notamment par une réglementation de la forme urbaine, un traitement paysager soigné, …

P

Les entrées de ville repérées au document graphique doivent être traitées dans les documents d'urbanisme locaux qui devront prévoir une réflexion paysagère, notamment en bordure des voiries principales, et sa traduction au sein des documents règlementaires et des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Une attention particulière est apportée au traitement de l'espace public, à l'insertion des bâtiments situés en bordure de voirie mais aussi au contrôle de publicités, enseignes et pré-enseignes. Les communes peuvent notamment adopter des zonages de publicité visant le contrôle de l'affichage (loi du 29 décembre 1979).

Les aires de stationnement privées sont localisées et aménagées de manière à limiter leur impact visuel, il de même que les aires de stockage de matériaux et celles de services et de livraison.

Le maintien des séquences ouvertes et non bâties le long des nouvelles infrastructures primaires et secondaires permet de souligner la qualité des espaces naturels et agricoles traversés.

1.3. PRESERVER LE POTENTIEL AGRICOLE ET PERENNISER UNE AGRICULTURE FRAGILISEE PAR LA PRESSION FONCIERE

L'objectif du SCoT est de préserver l'espace agricole sur le territoire. Cette préservation doit permettre de conserver toutes les capacités en matière d'exploitation agricole actuelle et future. Elle est également liée à un objectif de maintien des composantes environnementales et paysagères, dans lesquelles l'espace agricole joue un rôle majeur. Le Document d'Orientation et d'Objectifs fixe des orientations permettant d'éviter le démembrement ou le mitage de cet espace, de limiter l'impact de l'urbanisation par une protection globale de cet espace et par une maîtrise de la construction en zone agricole.

Les espaces agricoles sont abordés dans ce chapitre à travers une analyse globale réalisée à l'échelle du Bassin de Thau. Le document graphique identifie les différents espaces à cette échelle. La délimitation de ces espaces doit être affinée au sein de chaque document d'urbanisme local.

P La trame des espaces agricoles doit être traduite, délimitée et précisée par les documents d'urbanisme locaux.

Ils doivent justifier ces espaces au regard de leur intérêt économique, agronomique, paysager et écologique et y appliquer un zonage adapté. Ils doivent ajuster et justifier la consommation de ces espaces agricoles au regard de cet intérêt.

1.3.1. DISPOSITIONS COMMUNES AUX ESPACES AGRICOLES

Sauf dispositions contraires spécifiques à un secteur et déclinées par type d'espace agricole dans les paragraphes suivants, les espaces agricoles sont soumis aux dispositions suivantes :

P Au sein de tous les espaces de la trame agricole, les aménagements, installations et constructions nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles sont autorisés :

- ➔ pour les communes soumises à la loi littoral : uniquement en continuité des agglomérations et villages définis en application de la loi littoral ou sous la forme d'hameau nouveau intégré à l'environnement.
- ➔ pour les autres communes : uniquement en continuité des espaces urbanisés à optimiser identifiés au DOO ou sous la forme d'un quartier agricole3.

L'obligation de continuité ou de hameau ne s'impose pas si l'incompatibilité avec le voisinage des zones habitées est justifiée au titre de l'article L.146-4-I alinéa 2 du code de l'urbanisme. Dans les Espaces Proches du Rivage, cette disposition ne s'applique pas et les aménagements, installations et constructions isolés sont interdits.

Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ne peuvent être prévu qu'en dehors de la bande des 100 mètres inconstructibles, des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation tel que le prévoit la Loi Littoral.

P Au sein de l'espace agricole, est autorisé le changement de destination des constructions d'intérêt patrimonial ou architectural identifiées par le document d'urbanisme local au titre de l'article L.123-3-1 du Code de l'urbanisme.

P Au sein de l'espace agricole, les possibilités de construction sont encadrées mais différenciées selon les caractéristiques des différents secteurs ou entités. Dans tous les cas, le recours aux possibilités de construction offertes par le SCoT doit être justifié par le document d'urbanisme local qui doit comporter un volet agricole spécifique permettant d'identifier les besoins et de justifier des options retenues.

1.3.2. ENCADRER LE DEVENIR DES ESPACES AGRICOLES

1) Dynamiser les espaces agricoles à vocation de production du Bassin de Thau

L'espace agricole du Bassin de Thau constitue une ressource majeure support d'activité. L'agriculture est un élément majeur d'une économie locale qui repose fortement sur les productions primaires à la fois terrestres, lagunaires et maritimes. Toutes contribuent à une même image de territoire de production. Cet espace de production terrestre est fortement convoité pour diverses vocations souvent peu compatibles avec l'enjeu de préservation des exploitations agricoles du territoire.

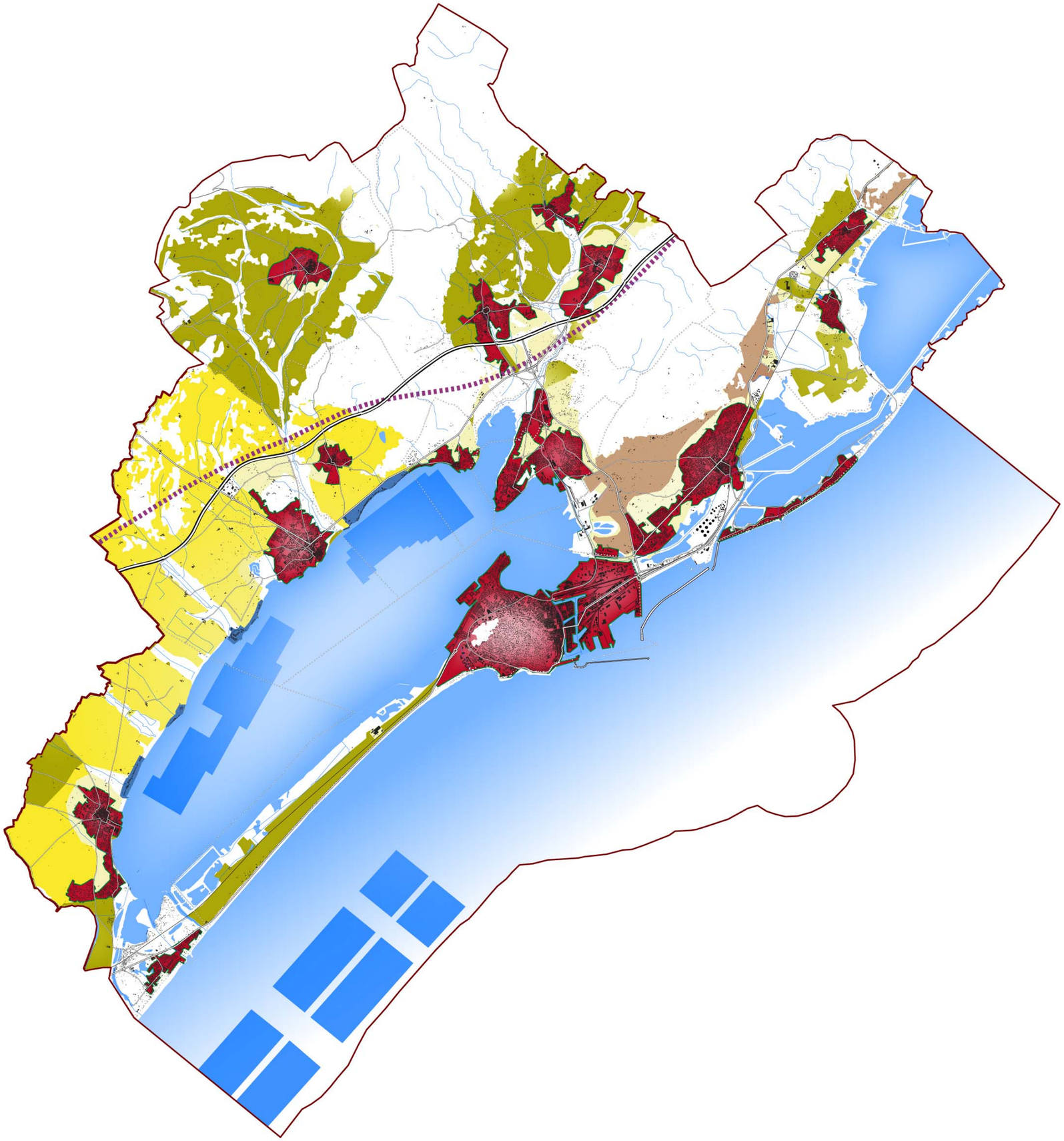
Le DOO met en œuvre les objectifs du PADD pour préserver les espaces agricoles à vocation de production en limitant strictement les possibilités d'urbanisation de ces espaces, hormis pour le maintien et la pérennité de l'exploitation agricole. La totalité de ces espaces est soumise aux dispositions de la loi littoral.

P **Au sein des espaces agricoles à vocation de production à dynamiser, sont autorisées les constructions nécessaires à l'exploitation agricole sous réserve du respect des orientations communes aux espaces agricoles.**

Au sein des espaces agricoles à vocation de production sont également autorisés sous conditions :

- ➔ Les aménagements, installations et constructions nécessaires au maintien et au développement des activités halieutiques (conchyliculture notamment) et destinés accueillir des activités de valorisation de la filière (dégustation, vente directe) sont autorisés sous la forme d'hameau conchylicole nouveau intégré à l'environnement.
- ➔ Les constructions et installations nécessaires aux services publics, à condition de répondre à une nécessité technique avérée et de faire l'objet d'une intégration harmonieuse et soignée dans l'environnement et le paysage agricole local. L'implantation de ces équipements ne doit pas créer d'obstacles aux conditions d'exploitation qui doivent être privilégiées dans cet espace.

[3] *Un quartier agricole se définit comme un regroupement de constructions nécessaires au maintien et au développement de plusieurs exploitations agricoles. Le quartier agricole doit être conçu pour faciliter le fonctionnement de l'activité agricole et viser une concentration des constructions et une consommation limitée des terres agricoles.*


LA TRAME AGRICOLE DU BASSIN DE THAU
La trame agricole d'intérêt écologique à préserver
Le vignoble patrimonial à préserver
Les espaces agricoles à vocation de production à dynamiser
Les espaces agricoles ordinaires et périurbains
Les espaces conchylicoles en terre
Les espaces de production halieutiques (tables)
Les espaces de la Trame Verte et Bleue
Les espaces urbanisés des agglomérations et villages
Limites communales
N
0
1
2
Km
Conception : SCE / 2012

2) Renforcer la protection des espaces agricoles d'intérêt écologique

Ces espaces agricoles sont identifiés au titre de leur contribution au fonctionnement écologique du Bassin de Thau. Ces espaces agricoles sont pour la plupart inscrits dans le réseau Natura 2000. D'autres espaces, non concernés par ces classifications, offrent les mêmes caractéristiques : il s'agit de la plupart des espaces d'interface entre zones agricoles et massifs de garrigue, piémont de ces massifs en particulier. Ils sont protégés du fait des enjeux de préservation des espèces ayant conduit à la définition des Zones de Protection Spéciales, dont, pour celles du nord du bassin de Thau : l'Outarde canepetière, la Pie Grièche à poitrine rose, le faucon Crécerelette (protégés par des Plans Nationaux d'Actions). Ces espaces sont à préserver strictement de toute urbanisation pouvant altérer leur fonction.

L'ensemble de ces espaces agricoles participent donc à la Trame Verte et Bleue du territoire et doivent être préservés de manière stricte.

P

Au sein des espaces agricoles d'intérêt écologique, aucun aménagement ou aucune urbanisation nouvelle n'est autorisé.

Par exception à ce principe sous réserve du respect des orientations communes aux espaces agricoles, sont autorisés :

- ➔ Les aménagements, installations et constructions nécessaires au maintien et au développement des exploitations agricoles, à la condition qu'ils ne portent pas atteinte à la préservation des milieux naturels et des espèces.
- ➔ Les constructions et installations nécessaires aux services publics, à la condition qu'elles ne portent atteinte à la préservation des paysages, des milieux naturels et des espèces. Ces projets devront assurer la préservation des continuités écologiques et la circulation des espèces ayant justifié leur protection et être systématiquement précédés d'une étude d'incidence. Aucune interruption par une opération d'urbanisme ou d'aménagement n'est autorisée sans rétablissement de la continuité écologique (le cas échéant, des compensations des impacts devront être proposées par ailleurs).

Toute possibilité de construction liée à l'activité doit être justifiée par le document d'urbanisme local qui doit comporter un diagnostic agricole permettant d'évaluer les besoins liés à l'activité, d'identifier les enjeux en termes d'espèces et d'habitat, justifier des choix retenus et qui évaluer les éventuelles incidences en matière de protection des espèces et habitats.
Toute construction ou aménagement nouveau autre que ceux cités précédemment est proscrit.

P

Afin de contribuer à la protection des espèces concernées par les Plans Nationaux d'Actions en œuvre sur ces espaces et de leurs habitats, les communes doivent prendre les dispositions permettant :

- ➔ de préserver les linéaires arborés et les milieux herbacés et cultivés attenants constituant des habitats pour ces espèces, qui seront identifiés dans le cadre du document communal d'urbanisme et bénéficieront d'une protection particulière,
- ➔ de prévoir les espaces bénéficiant des mêmes conditions de protection, qui pourront être destinés à faciliter les reconnections entre ces linéaires et les points isolés présentant les mêmes caractéristiques.

3) Préserver le vignoble patrimonial du territoire

Le vignoble patrimonial du Bassin de Thau est composé des espaces agricoles classés sur lesquels ne sont pas identifiés d'enjeux majeurs en termes de biodiversité et de valeur écologique, mais qui présentent des enjeux de protection à la fois du fait de leur rareté en termes de terroir, d'identité agricole mais également en raison de leur contribution aux paysages. Il concerne essentiellement l'AOC Muscat, constituant par ailleurs le piémont du site classé de la Gardiole. Il constitue une véritable richesse agricole, mais aussi un cadre paysager marquant fortement l'identité de ce secteur. L'objectif du SCoT est de garantir la pérennité de ces espaces agricoles de forte valeur patrimoniale en limitant leur fragmentation. La totalité de cet espace est soumis aux dispositions de la loi littoral.

P

L'emprise précise de ce vignoble patrimonial à préserver doit être traduite et précisée par les documents d'urbanisme locaux.
Au sein du vignoble patrimonial, et sous réserve du respect des orientations communes aux espaces agricoles, seuls sont autorisés :

- ➔ les aménagements, installations et constructions nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles uniquement en continuité des agglomérations et villages définis en application de la loi littoral.
- ➔ les constructions et installations nécessaires aux services publics sous conditions de respect des enjeux de paysages propres à ces espaces.

Toute autre construction et aménagement sont proscrits.

4) Articuler le développement urbain en cohérence avec les espaces agricoles ordinaires et périurbains

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT identifie au document graphique des espaces agricoles ordinaires et périurbains.

Il s'agit d'espaces agricoles qui ont perdu leur caractère agricole du fait d'une occupation importante par d'autres types d'activité ou d'usage, ou susceptibles de muter en raison de leur localisation en périphérie des tissus urbains.

Ces espaces peuvent être concernés par des projets d'extension urbaine quantifiés par le SCoT (Cf. Unités de Production Urbaine – objectif 2). Le Document d'Orientation et d'Objectifs détermine les conditions de conciliation du développement urbain et de consommation raisonnée de ces espaces agricoles périurbains.

P

Au sein des espaces agricoles ordinaires et périurbains identifiés au document graphique, sont autorisées les constructions nécessaires à l'exploitation agricole sous réserve du respect des orientations communes aux espaces agricoles.

P

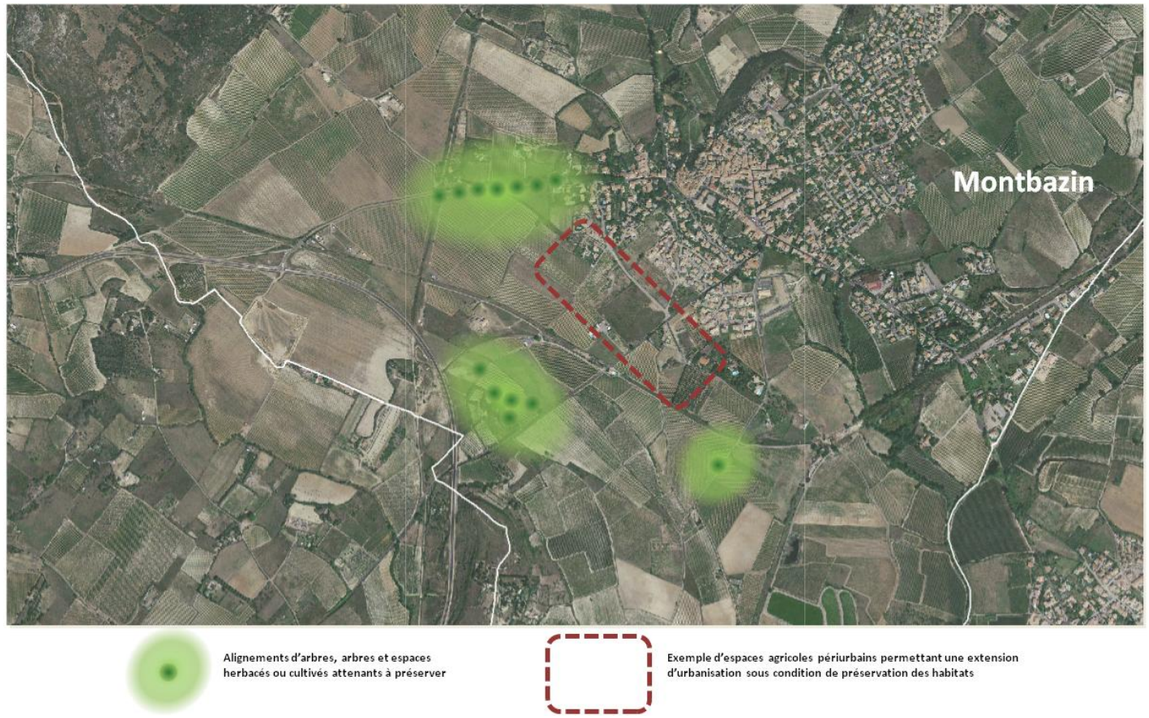
Au sein des espaces agricoles ordinaires et périurbains identifiés au document graphique, et sous réserve du respect des orientations communes aux espaces agricoles, sont également autorisés :

- ➔ Les extensions urbaines dans la limite des objectifs fixés par le Document d'Orientation et d'Objectifs au titre des unités de production urbaine à vocation mixte ou économique.
- ➔ Les constructions et installations nécessaires aux services publics.

P

Au sein de ces espaces, les documents d'urbanisme locaux déterminent les zones à urbaniser et les zones à protéger au titre de l'activité agricole. Cette délimitation se base sur un diagnostic préalable permettant d'identifier et de hiérarchiser les espaces agricoles à préserver en fonction de leur fonctionnalité, des conditions de desserte et d'accessibilité pour les engins agricoles, de la qualité des sols et des capacités d'irrigation.

Cette disposition concerne plus particulièrement les communes de Marseillan et Frontignan qui présentent des franges agricoles étendues pour lesquelles il convient de hiérarchiser les espaces d'urbanisation future au regard de la valeur agricole de ces espaces périurbains.


Montbazin
Alignements d'arbres, arbres et espaces herbacés ou cultivés attenants à préserver
Exemple d'espaces agricoles périurbains permettant une extension d'urbanisation sous condition de préservation des habitats

5) Dispositions spécifiques à la protection des espèces dans les espaces agricoles ordinaires et périurbains

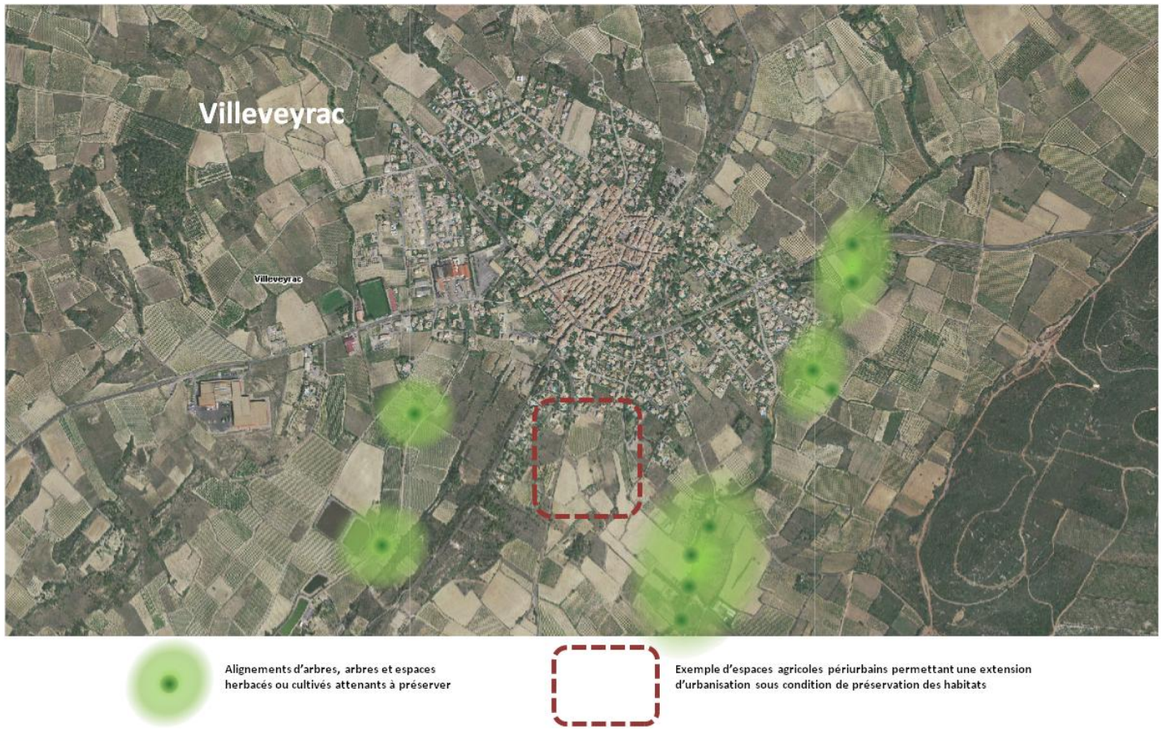
Le territoire est concerné par plusieurs Plans Nationaux d'Actions dont celui qui concerne la Pie Grièche à poitrine rose représentée dans les plaines agricoles du nord du périmètre. L'essentiel des espaces concernés est classé par le SCoT en « espace agricole d'intérêt écologique », ce qui y instaure des dispositions de forte protection et doit permettre de garantir la prise en compte des enjeux. Quelques espaces inscrits dans les périmètres des Plans nationaux sont considérés par le DOO comme Espaces agricoles ordinaires et périurbains, qui sont des espaces agricoles au sein desquels les communes peuvent prévoir leur développement urbain. C'est notamment le cas pour les espaces agricoles ordinaires et périurbains des communes de Montbazin et de Villeveyrac.

P

Afin de contribuer à la protection des espèces concernées par les Plans Nationaux d'Actions en œuvre sur ces espaces et de leurs habitats, les communes doivent prendre dans ces espaces les dispositions permettant :

- ➔ de préserver les linéaires arborés et les milieux herbacés et cultivés attenants constituant des habitats pour ces espèces, qui seront identifiés dans le cadre du document communal d'urbanisme et bénéficieront d'une protection particulière,
- ➔ de prévoir les espaces bénéficiant des mêmes conditions de protection, qui pourront être destinés à faciliter les reconnections entre ces linéaires et les points isolés présentant les mêmes caractéristiques.

Toute extension de l'urbanisation est conditionnée à cette disposition et à la réalisation d'une étude d'incidence Natura 2000.


Villeveyrac
Villeveyrac
Alignements d'arbres, arbres et espaces herbacés ou cultivés attenants à préserver
Exemple d'espaces agricoles périurbains permettant une extension d'urbanisation sous condition de préservation des habitats

6) Réserver des espaces nécessaires aux activités de pêche et de cultures marines sur le Bassin de Thau

Sur les rivages de la lagune de Thau, sur les lagunes et en mer, des espaces dédiés aux activités de pêche et de cultures marines sont identifiés sur la carte de vocation des espaces du Volet littoral et maritime du SCoT.

Les espaces terrestres accueillent les mas conchylicoles et les constructions et installations nécessaires à l'activité. L'activité de pêche peut également être accueillie sur ces espaces. Le DOO confirme la vocation de ces espaces et leur fixe des prescriptions particulières.

P

Au sein des espaces conchylicoles identifiés au document graphique, seules les occupations suivantes sont autorisées sous conditions :

➔ les aménagements, installations et constructions nécessaires au maintien et au développement des activités conchylicoles ou de pêche professionnelle.

Toute autre occupation ainsi que tout changement de vocation sont proscrits.

P

Les zones conchylicoles doivent faire l'objet d'une intégration harmonieuse dans le paysage local. Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures règlementaires pour assurer cette intégration et limiter l'impact de certaines pratiques sur ces zones (dépôts de coquillages sur le rivage, hétérogénéité du bâti…).

1.3.3. DONNER UNE LISIBILITE FONCIERE A LONG TERME

L'atteinte des objectifs sera facilitée par la mise en place d'une stratégie foncière, pour laquelle le SCoT recommande les éléments suivants :

R

Permettre la mise en place d'une stratégie d'intervention foncière dans les zones agricoles :

➔ Un droit de préemption sur les espaces agricoles défini à l'article L. 143-1 du Code rural, et au bénéfice des SAFER peut être pris par les communes du territoire de manière à garantir la vocation agricole de ces zones. Ce Droit de Préemption a pour objectif principal de permettre l'installation, la réinstallation ou le maintien des agriculteurs, l'agrandissement et l'amélioration de la répartition parcellaire des exploitations existantes, la préservation de l'équilibre des exploitations lorsqu'il est compromis par l'emprise de travaux d'intérêt public, la lutte contre la spéculation foncière…

➔ Les espaces agricoles périurbains menacés par l'extension urbaine et dont l'activité doit être maintenue pourront être intégrés dans un Périmètre de Protection et de Mise en Valeur des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains du Conseil général au titre de l'article L.143-1 du Code de l'Urbanisme et dans le cadre de la Loi du 23 février 2005 sur le développement des territoires ruraux. Le SCoT donne la priorité à l'établissement d'un PAEN dans la plaine Poussan – Montbazin – Gigean, présentant de bonnes qualités pédologiques, mais soumise à une pression forte et à une dégradation importante du fait de processus de cabanisation et de mitage. L'outil PAEN est également recommandé sur tout le territoire concerné par des périmètres Natura 2000 (ZPS), en dehors des zones d'extension urbaine.

R

Définir des Zones Agricoles Protégées

➔ Les zones agricoles présentant un fort intérêt agronomique, paysager ou ayant fait l'objet d'investissements publics importants comme l'irrigation sous pression, peuvent être classées en Zones Agricoles Protégées au titre de la Loi d'orientation agricole n° 99-574 du 09/07/1999.

R

Faciliter la mobilisation du foncier par l'activité agricole

➔ Une identification des bâtiments non agricoles peut être réalisée au sein des documents d'urbanisme afin de faciliter leur suivi.

➔ Afin de faciliter l'installation des jeunes agriculteurs, les collectivités peuvent mettre en place une politique d'intervention foncière active sur le bâti existant non occupé par des agriculteurs.

1.4. PRESERVER DURABLEMENT LES RESSOURCES NATURELLES

1.4.1. LES RESSOURCES EN EAU

Les orientations fondamentales du SDAGE Rhône-Méditerranée et ses dispositions sont opposables aux décisions administratives dans le domaine de l'eau (réglementation locale, programme d'aides financières, etc.). Elles s'imposent aux SAGEs et à certains documents tels que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les schémas départementaux de carrière.

Dans une démarche de préservation des eaux lagunaires et marines, le SCoT reprend les orientations fondamentales du SDAGE :

- ➔ Principe de non dégradation : concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques,
- ➔ Principe de maîtrise des pollutions : lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions toxiques, microbiologiques et la protection de la santé,
- ➔ Principe de maintien de la fonctionnalité des milieux : préserver et développer les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques.

Le SDAGE préconise également de prévoir pour les SCoT littoraux un volet littoral et maritime mis en œuvre sur Thau.
Les prescriptions relatives à l'assainissement et à la gestion des eaux pluviales sont inscrites dans le chapitre individualisé valant SMVM du DOO (Volet Littoral et Maritime) au titre des orientations en matière de qualité des eaux lagunaires et maritimes.

1) Orienter l'urbanisation vers les secteurs permettant la meilleure maîtrise des rejets dans les lagunes.

Le volet maritime exige du SCoT qu'il oriente prioritairement l'urbanisation dans les secteurs du territoire doté d'équipements d'assainissement ne rejetant pas leurs eaux après traitement dans la lagune de Thau. Cette orientation est définie par l'objectif 2 du DOO : « *Structurer le développement et maîtriser l'urbanisation* ».

P Le SCoT présente des objectifs chiffrés sur cette répartition prioritaire du développement. Il doit assurer le suivi de cet objectif et en rendre compte au Comité chargé d'assurer le suivi concerté du volet littoral.

2) Maintenir et restaurer le fonctionnement écologique du réseau hydrographique.

Le volet littoral et maritime exige, dans un objectif de protection de la qualité des eaux lagunaires et marines, d'instaurer une protection de l'ensemble du réseau hydrographique du Bassin de Thau. Le SCoT inclut l'ensemble des éléments constitutifs de ce réseau hydrographique dans sa trame verte et bleue déclinée dans le chapitre 1.1 : « *Préserver la trame verte et bleue du Bassin de Thau* ».

3) Protéger les ressources en eau souterraine et les périmètres da captage.

Le DOO identifie, dans la carte de la Trame verte et Bleue, les zones de vulnérabilité des masses d'eau souterraines et en particulier celles de l'Astien qui occupent des surfaces importantes au Nord du Bassin de Thau. Cet élément est traité dans le chapitre 1.1 : « *Préserver la trame verte et bleue du Bassin de Thau* ».

Par ailleurs, le DOO prend en considération les zones importantes pour la préservation d'autres ressources.

P Les documents d'urbanisme locaux prennent les dispositions permettant la protection des zones de captage et des zones de protection, en particulier : captage d'Issanka, captage Cauvy, périmètre de protection de la ressource thermale.
Le cas échéant, ces dispositions sont conformes aux Déclarations d'Utilité Publiques propres à la protection de ces ressources.
Sur ces zones, l'assainissement non collectif est interdit. L'assainissement pluvial doit être maîtrisé en termes qualitatif. L'infiltration des eaux de ruissellement est interdite avant tout traitement.

4) Maîtriser et anticiper les besoins en eau potable

P L'augmentation des besoins en eau potable est maîtrisée par une limitation des capacités d'accueil et la détermination de seuils de développement maximaux par commune tels que définis dans le 2.1 du présent document, en compatibilité avec les ressources en eau potable disponibles établies dans les schémas directeurs d'alimentation en eau potable approuvés et les objectifs de protection et d'équilibre des ressources conformément aux orientations du SDAGE et des SAGEs approuvés.

Lors de leur révision, les schémas directeurs d'alimentation en eau potable prennent en compte les perspectives de développement démographiques des territoires alimentés et tiennent compte des efforts du SCoT de Thau en matière de réduction de l'évolution démographique.

Les documents d'urbanisme locaux doivent adapter, dans les limites de capacités telles que prévues par le SCoT, leurs ouvertures à l'urbanisation et les besoins en eau potable qu'elles génèrent aux schémas directeurs d'alimentation en eau potables approuvés.

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par les capacités (techniques et financières) démontrées en matière de réseaux et d'infrastructures d'approvisionnement et de distribution en eau potable. Les documents d'urbanisme locaux s'assurent de l'adéquation entre les besoins générés, les ressources disponibles telles que définies par les schémas directeurs d'alimentation en eau potable et les infrastructures d'alimentation existantes.

R Les documents d'urbanisme locaux et les nouvelles opérations d'aménagement favorisent la récupération des eaux pluviales, pour une utilisation dans le respect de la réglementation.

Les actions visant la réduction des pertes de rendement sur les réseaux d'eau potable existants sont fortement encouragées en accompagnement des démarches prescrites ci-dessus relatives aux nouvelles ouvertures à l'urbanisation.

1.4.2. EXPLOITER LES MATERIAUX LOCAUX DANS UNE LOGIQUE DE PROXIMITE

Les sites d'extraction de granulats répondent aux objectifs et ambitions du Schéma départemental des carrières. Ils répondent également à des besoins locaux (notamment liés à l'économie résidentielle) en préservant la proximité des ressources en matériaux.

P Les documents d'urbanisme locaux prennent en compte les sites d'extraction en activité sur le territoire. Ils prennent également en compte leurs potentialités d'extension dans la mesure où les impacts environnemental et paysager sont contrôlés et sous réserve de compatibilité avec le Schéma Départemental des carrières.

Toute extension et progression des surfaces exploitées devront être accompagnées d'une remise en état concomitante et progressive des sites précédemment exploités. Aucune extension ne doit conduire à une rupture de continuité écologique.

L'ouverture de nouveaux sites sur le Bassin de Thau est proscrite au sein des espaces suivants :

- ➔ De la Trame Verte et Bleue
- ➔ Des Espaces Remarquables au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme,
- ➔ Des vignobles d'intérêt patrimonial,
- ➔ Des espaces agricoles à vocation de production à dynamiser.

1.4.3. MAITRISER LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES, LES EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE ET DEVELOPPER LES ENERGIES RENOUVELABLES

La réduction des émissions de Gaz à effet de serre et la maitrise des consommations énergétiques est un nouvel objectif majeur assigné aux SCoT par la Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

C'est dans ce sens que PADD du SCoT fixe des orientations favorables à la réduction des déplacements en :

- ➔ Rapprochant les équipements, commerces et services à proximité de l'habitat (mixité des extensions urbaines, renforcement des centralités villageoises…)
- ➔ Densifiant l'urbanisation dans les secteurs existants ou en projet les mieux desservis en transports en commun.

En sus de ces objectifs, le DOO incite à une gestion économe des énergies et au développement des énergies renouvelables.

1) Mieux maîtriser les consommations d'énergie

P

Les documents d'urbanisme locaux prendront les dispositions suivantes afin d'agir sur les consommations énergétiques du territoire :

- ➔ La création d'Ilots de fraicheur via la préservation d'espaces de respiration (boisés ou végétalisés) dans le cadre de la requalification du tissu urbain existant et la conception des nouveaux quartiers,
- ➔ L'adaptation des règlements pour l'utilisation de procédés écologiques ou favorisant les économies d'énergie dans la conception du bâti (isolation extérieure, toitures végétalisées, brises soleil…),
- ➔ L'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par des réseaux d'énergie collectif ; exigences EBR et HQE dans les futures ZAC (emplacements à réserver pour chaufferies bois, panneaux solaires, éoliennes, géothermie…) et favoriser le raccordement des logements à un réseau de chaleur publique…

2) Développer les énergies renouvelables dans le respect de la sensibilité du territoire

Pour l'énergie solaire :

Le DOO priorise le développement d'équipements de production d'énergie solaire sur les bâtiments d'activités ou d'habitat ainsi que sur les équipements publics sous condition d'une intégration architecturale au bâti. Il permet également l'installation de ces équipements en couverture de parcs de stationnement non bâtis en zone urbaine.

P

Les documents d'urbanisme locaux ne doivent pas faire obstacle à ces implantations hormis dans les secteurs devant faire l'objet d'une sauvegarde particulière du fait de leur intérêt paysager, architectural ou patrimonial : ZPPAUP, AVAP, patrimoine protégé (classé, inscrit) et cœurs de village ou de ville tels que définis dans le chapitre 1.2. Dans ces secteurs, ils édictent des règles particulières permettant de répondre aux enjeux de préservation.

Le DOO encadre et oriente les possibilités d'implantation de centrales solaires au sol à travers les dispositions suivantes :

P

Dans les communes littorales, l'implantation de sites de centrales solaires au sol doit s'inscrire obligatoirement en continuité de l'urbanisation des agglomérations et villages existants.

Sur l'ensemble des communes, l'implantation de ces équipements est interdite dans :

- ➔ les cœurs de nature de la Trame verte et bleue,
- ➔ l'ensemble des périmètres Natura 2000,
- ➔ les périmètres des Plans Nationaux d'Actions concernant la Pie Grièche à poitrine Rose et l'Outarde Canepetière,
- ➔ les vignobles d'intérêt patrimonial,
- ➔ les Espaces Remarquables au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme
- ➔ les coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral,
- ➔ la bande des 100 mètres.

Dans les autres espaces, l'implantation est envisageable dans les secteurs proches d'un réseau de distribution non saturé et susceptible d'assurer le transport d'une production nouvelle.

P

Les communes doivent, dans ce contexte, étudier et déterminer localement les zones les plus favorables selon les dispositions suivantes :

- ➔ Eléments de priorisation :
- o L'implantation doit être prioritairement envisagée sur les sites dégradés : friches industrielles, délaissés routiers, anciennes gravières, anciennes décharges…
- o L'implantation doit privilégier les espaces bas et vallonnés aux crêtes et sommets fin de limiter l'impact visuel des installations. Elle ne doit pas porter atteinte aux cônes de vue majeurs et notamment aux vues sur les grands paysages depuis les belvédères et sommets.

- ➔ Eléments de conditionnalité :
- o Elle n'est envisageable que sur des sites dont l'inaptitude à la production agricole sera avérée.
- o Elle n'est envisageable qu'à la condition de la prise en compte des enjeux écologiques et notamment des conditions de présence et maintien des espèces protégées.

P

Toute installation ne peut être autorisée que sous réserve d'une garantie de réversibilité à l'issue de la période d'exploitation.

Pour l'énergie éolienne :

P

Les documents d'urbanisme locaux prennent en considération les périmètres des Zones de Développement de l'Eolien (ZDE) existantes.

Hors de ces périmètres de ZDE existantes, l'implantation de sites éoliens nouveaux est interdite au sein :

- ➔ De l'ensemble de la Trame Verte et Bleue,
- ➔ Des Espaces Remarquables au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme,
- ➔ Des coupures d'urbanisation au titre de la loi littoral,
- ➔ Des vignobles d'intérêt patrimonial,
- ➔ Des espaces agricoles à vocation de production à dynamiser.

Pour l'utilisation des énergies renouvelables dans la construction :

R

Les documents d'urbanisme locaux prennent des dispositions pour faciliter l'utilisation des énergies renouvelables dans les constructions neuves en fonction des caractéristiques de ces constructions et sous réserve d'une intégration soignée dans le paysage.

1.5. LIMITER L'EXPOSITION AUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

1.5.1. LIMITER LES RISQUES INONDATION ET SUBMERSION MARINE

P

Les projets d'urbanisme et d'aménagement prennent en compte, quelle que soit leur nature, les contraintes liées à l'inondabilité des terrains, reconnues au travers du Plan de Prévention des Risques Inondation.

Ce risque d'inondation et de submersion marine doit être précisé à l'échelle de chaque document d'urbanisme. Ce dernier précise les dispositifs envisagés et/ou mis en place visant à respecter le fonctionnement hydraulique global des milieux naturels (cours d'eau, cordon littoral, berges des lagunes) dans toute opération d'aménagement, de gestion et d'entretien de ces derniers et à garantir la transparence des ouvrages d'un point de vue hydraulique mais aussi écologique (franchissement des ouvrages).

L'urbanisation et la densification du secteur stratégique du cœur d'agglomération ne sont autorisées qu'après étude des possibilités de rehaussement des terrains sans aggravation des risques de submersion marine, puis mise en œuvre de ces aménagements et révision du PPRI selon les prescriptions établies pour ses zones RU1. L'urbanisation n'est donc autorisée qu'après avoir assuré une maîtrise et une réduction du risque. Dans ce secteur, les aménagements légers de découverte et de loisirs sont toutefois permis dans le respect du PPRI.

1.5.2. LIMITER LE RISQUE EROSION

P

En cohérence avec les prescriptions du Volet Littoral et Maritime, la mobilité et le fonctionnement naturel du trait de côte doit être favorisé sur les secteurs à dominante naturelle de la façade littorale et notamment sur le lido de Sète à Marseillan.

Dans ces secteurs :
- ➔ Tout aménagement lourd et pérenne de type épis ou brise lame est interdit.
- ➔ Seuls les procédés légers de lutte contre l'érosion sont autorisés.
- ➔ Les actions de restauration et maintien des plages et des dunes et de la végétation sur ces dunes sont favorisées.

1.5.3. INTEGRER ET MAITRISER LE RISQUE INCENDIE

P

Le risque incendie doit être précisé à l'échelle de chaque document d'urbanisme, ainsi que les dispositifs envisagés et/ou mis en place visant à prévenir/limiter l'expansion des incendies sur le territoire.

Les règles générales d'entretien des sous-bois et de débroussaillement doivent être respectées et mises en œuvre sur le territoire.

R

La mise en œuvre ou le maintien de coupures de combustibles est recommandée autour des villages situés à proximité de zones boisées majeures (Gigean, Balaruc-le-Vieux,…). Ces coupures seront maintenues dans leur vocation agricole et sur une emprise suffisamment large pour assurer le rôle de coupe-feu et permettre la culture des terres.

1.5.4. MAITRISER LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET INDUSTRIELS

P

L'accueil d'activités économiques incompatibles avec l'habitat est interdit dans les quartiers mixtes.

L'implantation d'activités induisant la création de périmètres de sécurité en zone urbaine habitée est interdite.

Au sein des périmètres de sécurité SEVESO, les occupations doivent être compatibles avec la règlementation en vigueur.

R

L'information sur les itinéraires de transport de matières dangereuses (transport et desserte des entreprises) devra être relayée par les documents d'urbanisme et documents d'information locale.

Les itinéraires de transport de matières dangereuses doivent prendre en compte la structuration du réseau viaire prescrite par le SCoT afin de favoriser les itinéraires sur des axes de « transit » éloignés des centres urbains (par exemple, entre l'échangeur de l'A9 et Sète, l'itinéraire privilégié sera la RD 600 afin de limiter les risques sur la RD 2).

1.5.5. MAITRISER LES RISQUES MOUVEMENT DE TERRAIN

P

Les projets d'urbanisme et d'aménagement doivent prendre en compte, quelle que soit leur nature, les contraintes liées à la géologie et à la morphologie des terrains, reconnues au travers de PPR ou connues plus localement (coteaux, falaises, zones de glissement de terrain, autres).

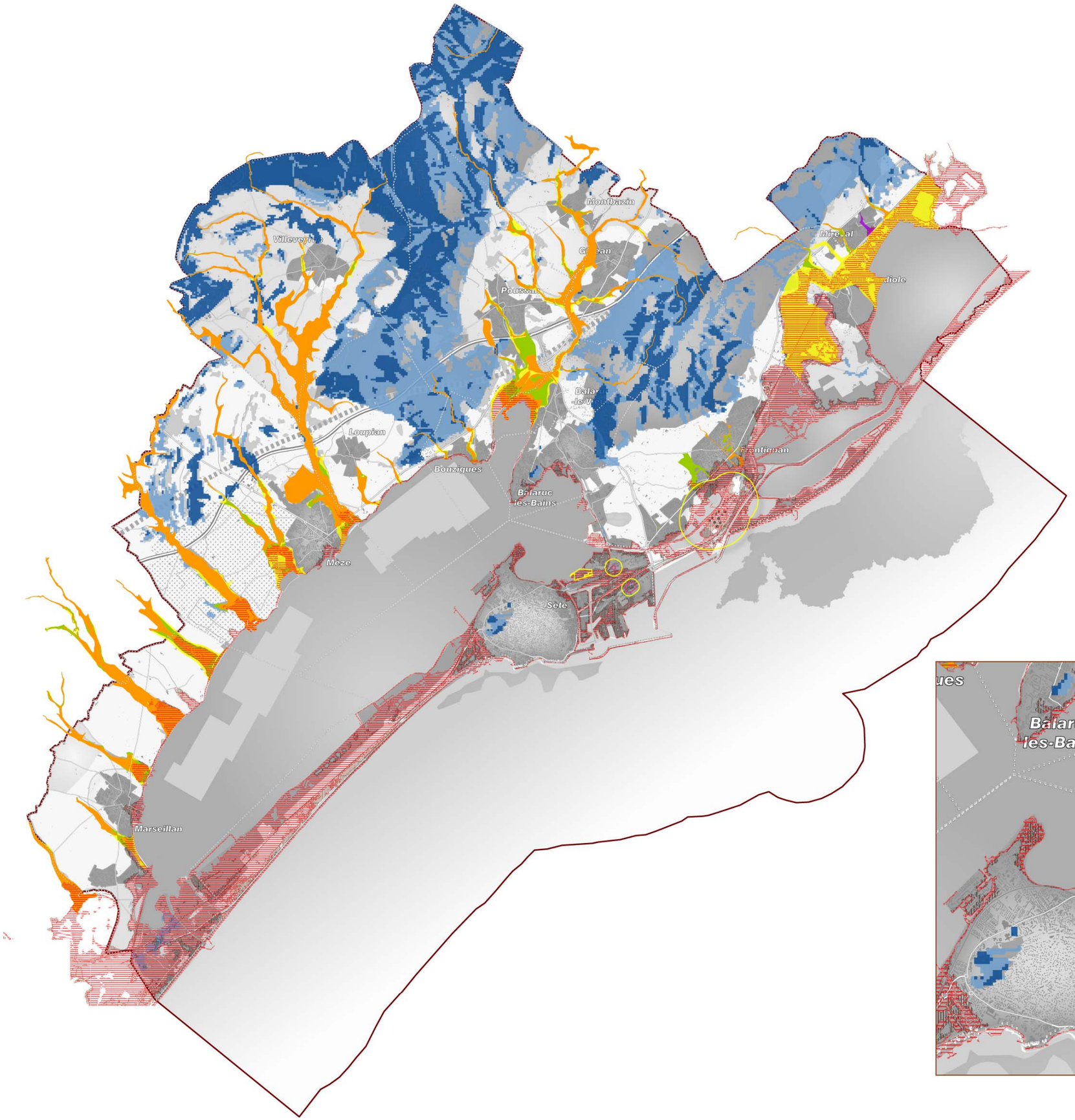
1.5.6. PREVENIR LES RISQUES LIES A LA POLLUTION DES SOLS

R

Le niveau d'information des collectivités locales et des tiers quant à l'existence et à l'état des sites et sols pollués et potentiellement pollués est amélioré et organisé, de façon à sécuriser les projets fonciers et urbains.

Tout projet envisagé sur un site ayant subi une activité polluante doit mesurer préalablement à sa programmation et à son aménagement, l'exposition de la population au risque. Dans tous les cas, les futurs aménagements et initiatives de requalification ou restauration de sites pollués ont pour objectif de réduire en priorité les impacts sur la santé, ainsi que ceux sur les milieux aquatiques superficiels et/ou souterrains.

Pour les sites situés en bordure immédiate de la lagune de Thau et résultants de l'ancienne Zone industrialo-portuaire du SMVM, tout aménagement devra respecter les dispositions prévues par le chapitre individualisé valant SMVM au titre de la protection du milieu marin.



LES RISQUES

Risque fluvial

- Aléa modéré
- Aléa fort
- Aléa pluvial
- Aléa résiduel

Risque submersion marine

- Terrain naturel inférieur à 1,5 m. NGF
- Terrain naturel compris entre 1,5 m. et 2 m. NGF

Risque Incendie

- Aléa fort
- Aléa modéré

Risque Industriel

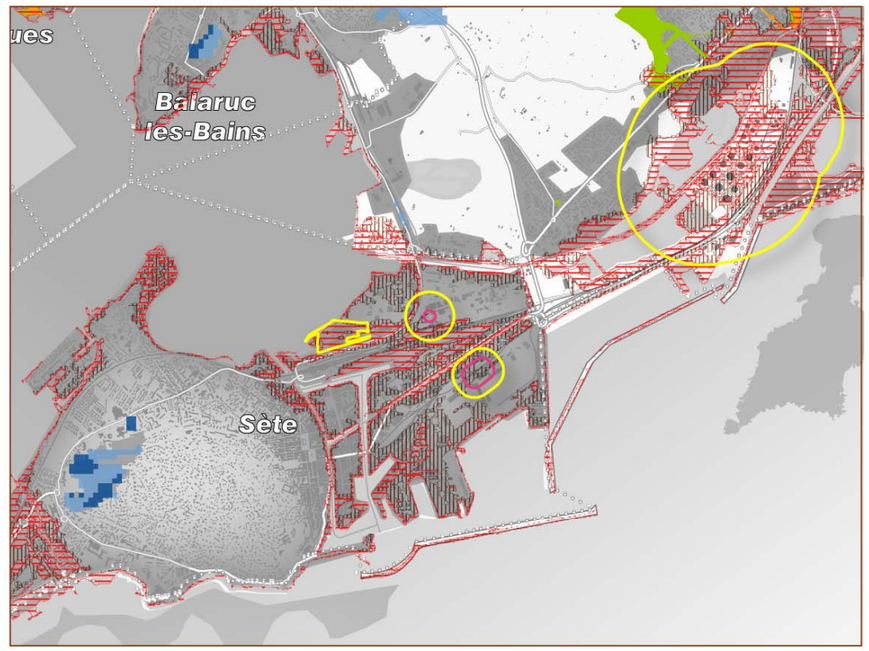
- Périmètre SEVESO, Zone des Effets Irréversibles (ZEI)
- Périmètre SEVESO, Zone des Effets Létaux (ZEL)

N

Conception : SCE / 2011

0 1 2 Km

Zoom sur le secteur du Coeur Urbain



1.6. AMELIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS DU TERRITOIRE

1.6.1. OPTIMISER LA GESTION DES DECHETS

1) Améliorer la gestion des déchets sur le territoire

P

La gestion des déchets et l'implantation des nouveaux équipements nécessaires à leur collecte, à leur tri et à leur traitement s'organisent en cohérence avec le Plan départemental des déchets ménagers et assimilés et les autres plans ou schémas de portées départementale ou régionale liés aux déchets dangereux et de chantier.

Les documents d'urbanisme locaux doivent encadrer règlementairement les modalités de traitement et d'intégration des points de collecte.

Les emplacements pour le tri et la collecte des déchets ménagers doivent être spécifiquement prévus et intégrés dans la conception de toute opération d'aménagement ou bâtiment collectif.

De nouveaux sites de stockage des déchets inertes (en complément de l'ISDI de Frontignan) devront être envisagés afin d'anticiper et d'endiguer les dépôts sauvages et d'offrir des sites répartis sur l'ensemble du territoire aux professionnels. Cette recherche devra tenir compte de l'impact de ce type d'infrastructure sur l'environnement et s'implanter en dehors des espaces sensibles identifiés dans la trame verte et bleue, la trame agricole et dans le respect des modalités d'application de la loi littoral (espaces remarquables, bande des 100 m., etc…).

R

Les constructions labélisées Haute Qualité Environnementale (HQE) sont à privilégier, afin de participer à réduire la production de déchets ménagers et professionnels à la source.

La valorisation des déchets (réseaux de chaleur...) est encouragée.

Le réemploi de matériaux recyclés est à privilégier, notamment dans les chantiers publics portés par les collectivités.

2) Permettre l'implantation de nouveaux équipements pour conforter la gestion

P

L'implantation de nouveaux équipements (déchetteries fixes, plates-formes de compostage, centres de tri, centres d'enfouissement technique, autres) est autorisée sur le territoire en dehors des espaces remarquables et dans le respect des modalités d'application de la Loi Littoral, sans porter atteinte à la préservation et la valorisation des espaces naturels les plus sensibles concernés.

1.6.2. PROTEGER LES POPULATIONS DES SOURCES DE BRUIT

P

Les politiques de déplacements, notamment le Plan de Déplacements Urbains (PDU), en faveur des transports collectifs et des modes de déplacement doux (piétons, cycles) doivent proposer les moyens nécessaires à la réduction des nuisances sonores liées au trafic routier.

Le développement de zones d'habitat riveraines des axes routiers et ferrés classés bruyants est subordonné à la mise en œuvre de dispositifs adaptés de réduction et de protection acoustique et insérés dans le paysage environnant.

Les documents d'urbanisme locaux doivent intégrer en annexe le classement sonore des secteurs affectés par le bruit.

Tout projet recevant des populations sensibles (écoles, équipements d'accueil de la petite enfance, maisons de retraite) doit maintenir un éloignement suffisant des infrastructures de transport classées pour leur émission sonore.

R

La protection acoustique des populations est intégrée dans la conception même des nouvelles opérations d'aménagement et des opérations de renouvellement urbain (bâtiments écrans, adaptation des hauteurs, dégagement d'espaces de calme...) par une isolation interne et externe aux bâtiments.

1.6.3. LIMITER LES SOURCES DE POLLUTION

1) Lutter contre les pollutions de l'air

R

Un abaissement général des vitesses, participant à réduire les émissions polluantes liées au trafic routier et le niveau de bruit, est visé sur le réseau routier primaire.

En vue de réduire les émissions polluantes liées au chauffage, la prise en compte de principes bioclimatiques dans la conception et la réalisation des constructions et les opérations d'aménagement est encouragée, notamment dans les documents d'urbanisme.

2) Lutter contre les pollutions des milieux aquatiques liées aux infrastructures routières

R

Afin de limiter les incidences liées au ruissellement et les risques liés au déversement accidentel de produits toxiques et/ou polluants pour les milieux aquatiques, la réalisation de tranchées collectrices et dispositifs de rétention est préconisée le long des voies de grande circulation bordant les lagunes.

1.6.4. AMELIORER L'ACCES AUX TELECOMMUNICATIONS ET AUX RESEAUX NUMERIQUES

Le déploiement des technologies de l'information et de communication constitue aujourd'hui un enjeu majeur dans l'amélioration du cadre de vie des habitants du territoire et dans son attractivité économique. La stratégie relative à l'aménagement numérique du Bassin de Thau vise à développer une offre Très Haut Débit sur l'ensemble du territoire et de répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des particuliers en termes d'accès aux réseaux et aux services.

1) Développer une offre Très Haut Débit sur l'ensemble du territoire

Le développement d'un accès au réseau Très Haut Débit sur l'ensemble du territoire est un objectif majeur pour un aménagement durable et équilibré du territoire. Sur cette problématique, l'action publique est essentielle pour accompagner le développement de l'offre de Très Haut Débit sur tout le territoire.

La cohérence entre l'ouverture à l'urbanisation et la desserte en communications électroniques doit être assurée afin d'anticiper les besoins en matière d'accès au numérique. Les documents d'urbanisme locaux encouragent et encadrent le développement de ces infrastructures, au même titre que celui des autres voies de communication.

P

Les politiques publiques doivent veiller à permettre l'arrivée, dans chaque commune, d'au moins un point d'accès au réseau Très Haut Débit. Ce point doit permettre à minima la connexion d'équipements et de services ouverts au public (mairie, école, équipements…).

Dans les secteurs non encore couverts par le Haut Débit, les politiques publiques doivent s'attacher à résorber les zones d'ombre. Leur passage au très haut débit doit être envisagé dans les meilleurs délais afin d'éviter la création d'une fracture numérique entre les territoires.

Les documents d'urbanisme locaux, à travers leurs règlements, doivent faciliter le déploiement des réseaux numériques, dans le respect des normes techniques et sanitaires en vigueur.

2) Répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des particuliers en termes d'accès aux réseaux et aux services

Afin de proposer un niveau de service adapté au maintien des activités, mais aussi pour maintenir un haut niveau d'attractivité, les espaces économiques (existants ou futurs), dédiés ou en centres urbains, doivent pouvoir accéder au réseau Très Haut Débit.

P

Toutes les zones économiques existantes, au même titre que les espaces urbains, doivent bénéficier à terme du déploiement numérique à Très Haut Débit.

Les sites universitaires, de recherche et développement, les parcs d'activités et les grands pôles d'équipements, les espaces accueillant des entreprises et organismes dédiés aux applications numériques, les sites accueillant des plates-formes de télétravail … doivent être équipés de manière prioritaire.

Au-delà de la question de l'aménagement numérique du territoire (déploiement des infrastructures), les collectivités locales doivent agir en faveur de la mise en place de services numériques performants (par exemple, des services administratifs en ligne) et du renforcement de leurs usages.

L'équipement numérique des particuliers est un facteur d'attractivité résidentielle. Comme pour les espaces économiques, l'aménagement de futurs quartiers d'habitat prévoit la mise en place d'équipements numériques Très Haut Débit. L'accès à ces réseaux doit être généralisé à l'échelle du Bassin de Thau, au sein des tissus urbains existants ou futurs.

2. OBJECTIF 2 : STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT ET MAITRISER L'URBANISATION

2.1. ADAPTER LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET URBAINE AUX CAPACITES D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

2.1.1. ORGANISER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS

Le PADD prévoit la construction d'un nombre suffisant de logements sur le territoire du Bassin de Thau pour y accueillir 40 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030.

Dans cette perspective, le DOO met en œuvre les moyens pour encadrer cette production de logements en respectant les capacités d'accueil du territoire et en les conditionnant à la réalisation des infrastructures, de la desserte en transport en commun, du niveau de services et d'équipements nécessaires à la mise en œuvre d'un urbanisme de proximité.

P Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) doivent traduire les objectifs de production de logements et les décliner dans le temps.

Pour répondre à cet objectif de production de logements, plusieurs logiques d'urbanisation devront être combinées et articulées dans le temps :

- ➔ L'urbanisation en renouvellement urbain ou comblement de dents creuses au sein du tissu urbain existant.
- ➔ L'urbanisation en extension urbaine. Les secteurs dédiés à cette urbanisation sont clairement identifiés et dimensionnés dans le respect des principes de contribution et de densité par commune établis dans le PADD.

P L'urbanisation au sein du tissu urbain existant et au sein du cœur de territoire est prioritaire par rapport à l'urbanisation en extension.

Les extensions doivent faire l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation dans les documents d'urbanisme locaux.

Les communes doivent, dans le cadre de leur document local d'urbanisme, moduler l'ouverture à l'urbanisation des espaces en extension urbaine sur toute la durée d'application du SCoT.

2.1.2. REPARTIR L'ACCUEIL DE LA POPULATION AU REGARD DE LA CAPACITE D'ACCUEIL DES COMMUNES

La répartition de l'accueil de la population a été définie au regard de la capacité d'accueil de chaque commune selon une recherche de moindre impact environnemental, de capacités d'assainissement existantes et en projet, de maîtrise des déplacements à l'échelle du territoire. Le tableau suivant récapitule les objectifs de contribution à l'accueil des populations futures envisagées à l'horizon 2030. La population de référence est la population légale 2009, en vigueur en 2012.

Commune	Contribution d'accueil En habitants permanents	Pourcentage	Contribution en nombre de logements en Résidence principale à produire
Triangle urbain central			
Balaruc le vieux	200 habitants	0.5 %	90 logements
Balaruc les bains	3200 habitants	5 %	1400 logements
Frontignan	9200 habitants	23 %	4000 logements
Sète	9200 habitants	23 %	4000 logements
Plaine de la Vène et collines de la Mourre			
Poussan	4000 habitants	10 %	1750 logements
Montbazin	600 habitants	1.5 %	260 logements
Villeveyrac	600 habitants	1.5 %	260 logements
Gigean	2400 habitants	6 %	1050 logements
Villes et Villages du nord de Thau			
Bouzigues	600 habitants	1.5 %	260 logements
Loupian	800 habitants	2 %	350 logements
Marseillan	4400 habitants	11 %	1950 logements
Mèze	3600 habitants	9 %	1600 logements
Etangs et Gardiole			
Mireval	400 habitants	1 %	180 logements
Vic la Gardiole	800 habitants	2 %	350 logements
Total	**40 000 habitants**	**100%**	**17500 logements**

P Ces objectifs constituent l'ordre de grandeur du nombre de logements à produire à l'horizon 2030. Il devra être respecté par chacune des communes du Bassin de Thau et justifié dans leur document d'urbanisme.

2.1.3. DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS SUR LE TERRITOIRE

La diversification de l'offre de logement à l'échelle du Bassin de Thau constitue un enjeu qui permettra aux générations futures de trouver sur le territoire un logement correspondant à leurs attentes et à leur parcours résidentiel.

Le déficit de l'offre actuelle de logements accessibles socialement, son déséquilibre spatial et les besoins croissants pour ce type de logements font de la mixité sociale un objectif prioritaire, commun à l'ensemble des communes du SCoT.

De plus, la production de logements locatifs sociaux, notamment par les bailleurs sociaux, répond à la logique de contribution définie dans le PADD afin que chaque territoire contribue à hauteur de ses possibilités à l'accueil des ménages à revenus modestes.

1) Fixer des objectifs de production de logements locatifs sociaux sur le territoire et préciser dans les PLH les objectifs de diversité sociale et de solidarité

P L'objectif de production de logements locatifs sociaux répond :
A une nécessité de rattrapage du retard :
- ➔ Les communes relevant de l'article 55 de la Loi SRU devront réaliser une production de logements locatifs sociaux permettant d'atteindre un parc locatif social d'au moins égal au taux imposé par les textes.

A une ambition d'anticipation :
- ➔ L'objectif du taux de logements sociaux fixé par la loi aux communes relevant de la Loi SRU doit anticiper le développement résidentiel et être programmé au regard de la croissance à venir prévue par le SCoT pour chacune de ces communes (volume global de logements à produire, seuil de population fixé par le SCoT).
- ➔ Les communes ne relevant pas de la loi SRU doivent réaliser la production de logements locatifs sociaux suffisants pour atteindre à minima un parc locatif social d'au moins 10 % à l'horizon 2030.
- ➔ Les communes ne relevant pas de la loi SRU en date de l'approbation du SCoT mais dont la population est supérieure à 3500 habitants, et celles dont l'objectif de population fixé par le SCoT est supérieur à 3500 habitants doivent, dans un objectif d'anticipation et dans le cadre de leur PLU, réaliser la production de logements sociaux qui leur permette d'atteindre un parc locatif social correspondant au taux fixé par les textes.

P Toutes les opérations d'aménagement prévues dans le cadre d'un document d'urbanisme local doivent contribuer à la mixité sociale de l'habitat et à l'atteinte des objectifs de production de logements locatifs sociaux.

Les PLH déclineront les objectifs de diversité sociale et de solidarité sur le territoire du Bassin de Thau.

Les documents d'urbanisme locaux doivent encadrer la production de cette offre de logements locatifs sociaux en appliquant l'article L 123-1-5 16 du code de l'urbanisme, en mettant en place des servitudes en application de l'article L 123-2 b du code de l'urbanisme et en fixant des objectifs de diversification résidentielle aux opérations d'aménagement.
Ils fixent notamment le seuil, en nombre de logement ou surface de plancher construite, à partir duquel une opération doit contribuer à la production de logements locatifs sociaux.

2) Favoriser la construction de logements locatifs sociaux dans les secteurs équipés ou desservis par le transport en commun

R Les centralités, les secteurs desservis par le réseau de transports en commun performants tel que défini dans le présent DOO, les secteurs proches des gares et stations sont les espaces de mixité dans lesquels est favorisée la production de logements sociaux.

3) Répondre aux besoins des populations spécifiques

Le vieillissement de la population constitue un enjeu important pour l'ensemble des territoires du Bassin de Thau. Les politiques publiques menées par les collectivités doivent donc s'en saisir pour adapter notamment l'offre en logements et anticiper les besoins en équipements spécifiques.

P

Les PLH et les documents d'urbanisme locaux et autres politiques publiques doivent favoriser :

- ➔ La production de logements adaptés à la fois au vieillissement en respectant les orientations du Schéma Départemental Gérontologique mais aussi au handicap dans les opérations nouvelles ;
- ➔ L'adaptation des logements existants, favorisant le maintien à domicile ;
- ➔ La mixité intergénérationnelle dans les programmes neufs ;
- ➔ La création d'équipements spécifiques pour personnes âgées ou à mobilité réduite. Les collectivités prendront en compte les besoins en établissements spécialisés (EHPAD) pour répondre aux besoins du territoire.

Les collectivités doivent veiller à respecter les obligations de réalisation d'aires d'accueil découlant du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

P

Les obligations en matière d'accueil des gens du voyage devront être respectées : des aires d'accueil des gens du voyage doivent être réalisées sur les communes de Gigean (36 emplacements), Sète (36 emplacements) et Balaruc-les-Bains (36 emplacements) en complément de celle de Marseillan déjà réalisée. Des aires de grand passage doivent être réalisées sur les communes de Mèze (150 emplacements) et Frontignan (200 emplacements, en cours de réalisation).

Les phénomènes de cabanisation identifiés sur le territoire du SCoT sont souvent générés par des besoins spécifiques en matière de logements, n'ayant pu trouver de réponse sur le territoire.

R

Les actions volontaristes de restauration des secteurs de « cabanisation » devront être accompagnées d'une politique de logements adaptée aux besoins des résidents. Les PLH devront analyser précisément les besoins particulier de ces populations et intégrer ces besoins dans leur programmation.

2.2. ENCADRER LE DEVELOPPEMENT URBAIN

2.2.1. LES POTENTIALITES D'URBANISATION DES TISSUS EXISTANTS

L'étalement urbain a un coût écologique, économique et social, or l'espace est une ressource précieuse : les modes de production de l'urbain doivent donc profondément évoluer pour aller vers une densification urbaine. L'alternative passe par des choix résidentiels citadins et nécessite le développement d'une ville dense, desservie par les transports collectifs.

Tous les espaces urbanisés sont, par principe, des lieux d'accueil par densification ou renouvellement urbain. Il s'agit de parcelles non occupées (densification des « dents creuses ») et de territoires déqualifiés (renouvellement urbain) ou en changement de vocation (économique mutant en zone mixte).

P

Au sein des espaces urbanisés existants, le comblement des dents creuses, **la requalification de l'existant et la densification sont privilégiés en priorité avant l'ouverture à l'urbanisation des espaces d'extension urbaine**. Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier précisément le potentiel urbanisable du tissu urbain existant et adapter les surfaces des zones à urbaniser en extension dans le respect des capacités d'accueil maximales définies précédemment et des densités communales imposées.

Des moyens adaptés doivent être mis en œuvre pour favoriser la remise sur le marché de logements vacants, notamment dans les centres-villages (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat, Programmes d'Intérêt Général…). Cette démarche doit être coordonnée à une démarche de « revitalisation » des centres-villages qui permette de travailler l'offre en matière d'équipements, de commerces et de services.

2.2.2. RENOUVELER ET INTENSIFIER L'URBANISATION AUTOUR DES AXES DE TRANSPORT EN COMMUN PERFORMANTS

Le DOO identifie au document graphique des secteurs de renouvellement et d'intensification en lien avec l'offre de transport en commun performants, notamment au sein du Cœur d'Agglomération. Ces secteurs devront faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain et de densification du tissu existant dans le but de développer une ville compacte autour des services de transport public.

P

Dans les secteurs de renouvellement et d'intensification, les friches urbaines et industrielles, les délaissés industriels, dégradés ou peu valorisés doivent faire l'objet d'opérations de requalification.

Cette requalification doit permettre la mobilisation du foncier pour créer du logement, des équipements ou de l'activité sans recourir à la consommation d'espace naturel ou agricole.

L'urbanisation de ces sites est conditionnée par l'état de pollution des sites. Elle doit être précédée par des démarches préalables qui détermineront la faisabilité des usages prévus par le DOO en conformité avec les textes relatifs au réaménagement des sites pollués.

P

Dans les secteurs de renouvellement et d'intensification prévus au document graphique, les documents d'urbanisme locaux doivent mettre en œuvre les modalités et règlements nécessaires pour favoriser une densification urbaine.

2.2.3. DENSIFIER LA VILLE AUTOUR DES CENTRALITES URBAINES DU TERRITOIRE

Afin de limiter l'étalement urbain, il convient de favoriser l'accueil des habitants, de l'emploi dans les zones les mieux desservies et équipées, en favorisant la mixité sociale et fonctionnelle (habitat, économie, commerces et services). Un renouvellement urbain dense dans les secteurs disposant déjà d'un bon niveau d'équipements et de services et d'une desserte en transports en commun favorable participera également à l'effort d'économie foncière.

Pour répondre à cet objectif, ces zones ont été définies à l'échelle du Bassin de Thau. Il s'agit de véritables centralités urbaines, lieux par excellence de mixité et support de développement, de densification ou de renouvellement, par la diversité des fonctions urbaines et qui doivent être confortés dans leur rayonnement et leur attractivité.

Ces centralités permettent de polariser le développement à l'échelle du Bassin de Thau. L'objectif est de favoriser le renforcement de ces centralités par des fonctions supplémentaires mais également de renforcer leur rôle au service des nouveaux résidents en favorisant une densification urbaine autour de ces centralités.

Le document graphique identifie 3 types de centralités :

- ➔ Des centralités principales, qui constituent le cœur de vie des villes et villages du territoire et qui concentrent l'essentiel des commerces et services de proximité du village et dont l'attractivité s'exerce sur la totalité de la commune,
- ➔ Des centralités secondaires, qui constituent des pôles de commerces, services et équipements de proximité « complémentaires » à la centralité principale. Ces centralités secondaires s'inscrivent au sein d'un tissu urbain étendu et jouent le rôle de pôle relais d'intérêt de quartier. Leur attractivité est plus limitée (on les retrouve sur les communes les plus développées du territoire : Sète, Frontignan et Poussan).
- ➔ Des centralités touristiques, qui constituent des pôles « saisonniers » nécessaires à la vie des stations balnéaires du territoire (Frontignan-Plage, Marseillan-Plage).

La hiérarchie des centralités joue un rôle essentiel dans la réglementation des activités commerciales qui peuvent s'y développer (voir chapitre spécifique sur le développement commercial).

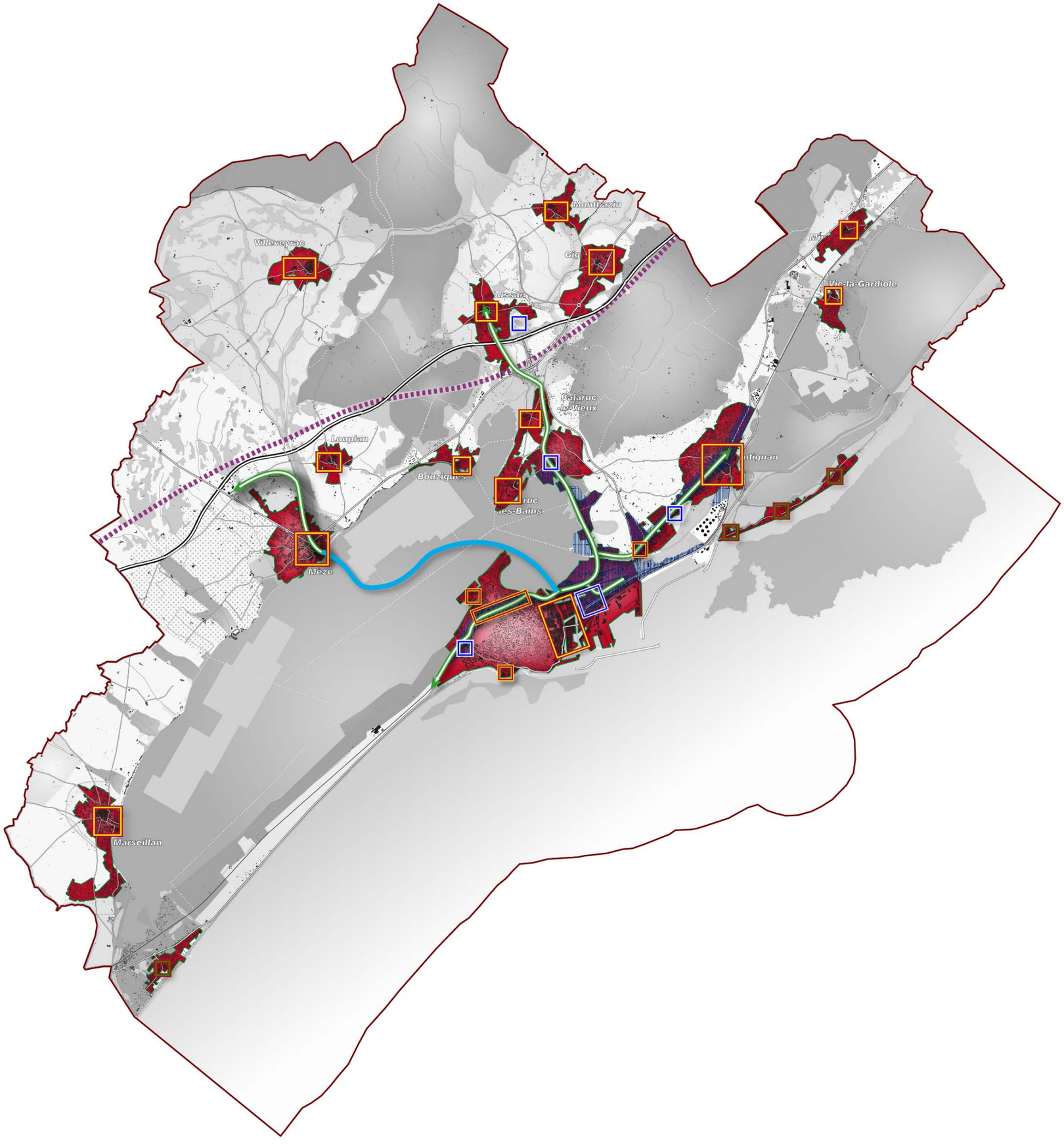
P

Le développement urbain du territoire du Bassin de Thau doit favoriser le renforcement de ces centralités, et notamment :

- ➔ Favoriser la densification ou le renouvellement des quartiers situés à proximité des centralités identifiées au document graphique,
- ➔ Favoriser le renforcement des fonctions urbaines de ces centralités, et notamment en matière de commerces et services de proximité (voir chapitre sur le développement commercial), d'emplois et d'équipements.
- ➔ Favoriser les déplacements doux (piétons / vélos) confortables et sécurisés vers et au sein de ces centralités afin de garantir aux résidents un accès optimal à ces fonctions et limiter les déplacements motorisés.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent délimiter précisément l'emprise des centralités et mettre en œuvre les moyens nécessaires pour garantir leur fonctionnement.



LES POTENTIALITES D'URBANISATION DES TISSUS EXISTANTS

- Espaces urbanisés existants à optimiser
- Secteur de renouvellement et d'intensification en lien avec l'offre en transport en commun
- Centralité urbaine principale existante
- Centralité urbaine secondaire existante
- Centralité urbaine secondaire à créer
- Centralité touristique
- Offre de Transport public terrestre ou fluvio-maritime performant

N

0 1 2 Km

Conception : SCE / 2011

2.2.4. LES UNITES DE PRODUCTION URBAINE EN EXTENSION OU EN RENOUVELLEMENT

Les Unités de Production Urbaine sont identifiés au document graphique par des « Pixels ». Elles représentent des enveloppes foncières destinées à être urbanisées au cours de la période d'application du SCoT pour de la production à vocation mixte : secteurs principalement résidentiels (au moins 70% de la surface bâtie dédié à l'habitat) et pouvant être complétés d'activités économiques, commerciales, des équipements d'intérêt de quartier et des services intégrés à la conception urbaine des nouveaux quartiers.

Positionnées au sein du tissu urbain existant elles peuvent correspondre aux principales opérations de renouvellement urbain (principalement sur les communes de Sète, Marseillan, Balaruc-les-Bains) ou à l'utilisation prioritaire d'importantes dents creuses (Mèze, Gigean).

Positionnés au-delà du tissu urbain existant ils correspondent à des unités de production en extension. Leur localisation répond aux objectifs de contribution par secteur et de diminution de la consommation foncière (densité), tels que fixés dans le PADD.

La réalisation de ce « potentiel urbanisable » est conditionnée à la prise en compte des prescriptions du PPRi.

P

Fonctionnement des unités de production urbaines en extension et en renouvellement

1-Une emprise
Chaque unité doit être vue comme une potentialité brute de développement de 4 ha délivrée sous réserve du respect des prescriptions du DOO.
L'unité se décline en trois échelles :
- ➔ Le carré qui représente 4 ha
- ➔ Le demi-carré qui représente 2 ha
- ➔ Le quart de carré qui représente 1 ha

2- Une localisation
Cette information donne une indication sur la localisation : au Nord de la commune, le long d'un axe, au Sud d'une voie,… La précision du parcellaire consommé est définie par les documents d'urbanisme locaux. Elle doit s'appuyer sur un diagnostic et un projet argumenté au regard de la topographie, de la desserte (déplacements et réseaux), de l'intégration urbaine, environnementale et paysagère.

3-Une indication sur la nature des espaces utilisés :
Les unités se déclinent aux documents graphiques selon 2 teintes, qui correspondent à :
- ➔ L'orangé : urbanisation en extension urbaine sur des espaces agricoles ou naturels.
- ➔ Le rouge : urbanisation en renouvellement. Ces secteurs concernent des friches urbaines et délaissés industriels[4] ou le renouvellement d'un espace bâti au sein même du tissu urbain existant, dans l'objectif de reconstruire la ville sur la ville.

Les unités de production urbaine abordées dans le présent chapitre ne concernent pas :

- ➔ les enveloppes foncières nécessaires au développement économique (des unités de production spécifiquement dédiées à l'accueil de l'activité économique ont été définies dans les chapitres suivants et aux documents graphiques spécifiques),
- ➔ les enveloppes nécessaires à la réalisation d'équipements structurants d'intérêt intercommunal ou communal.

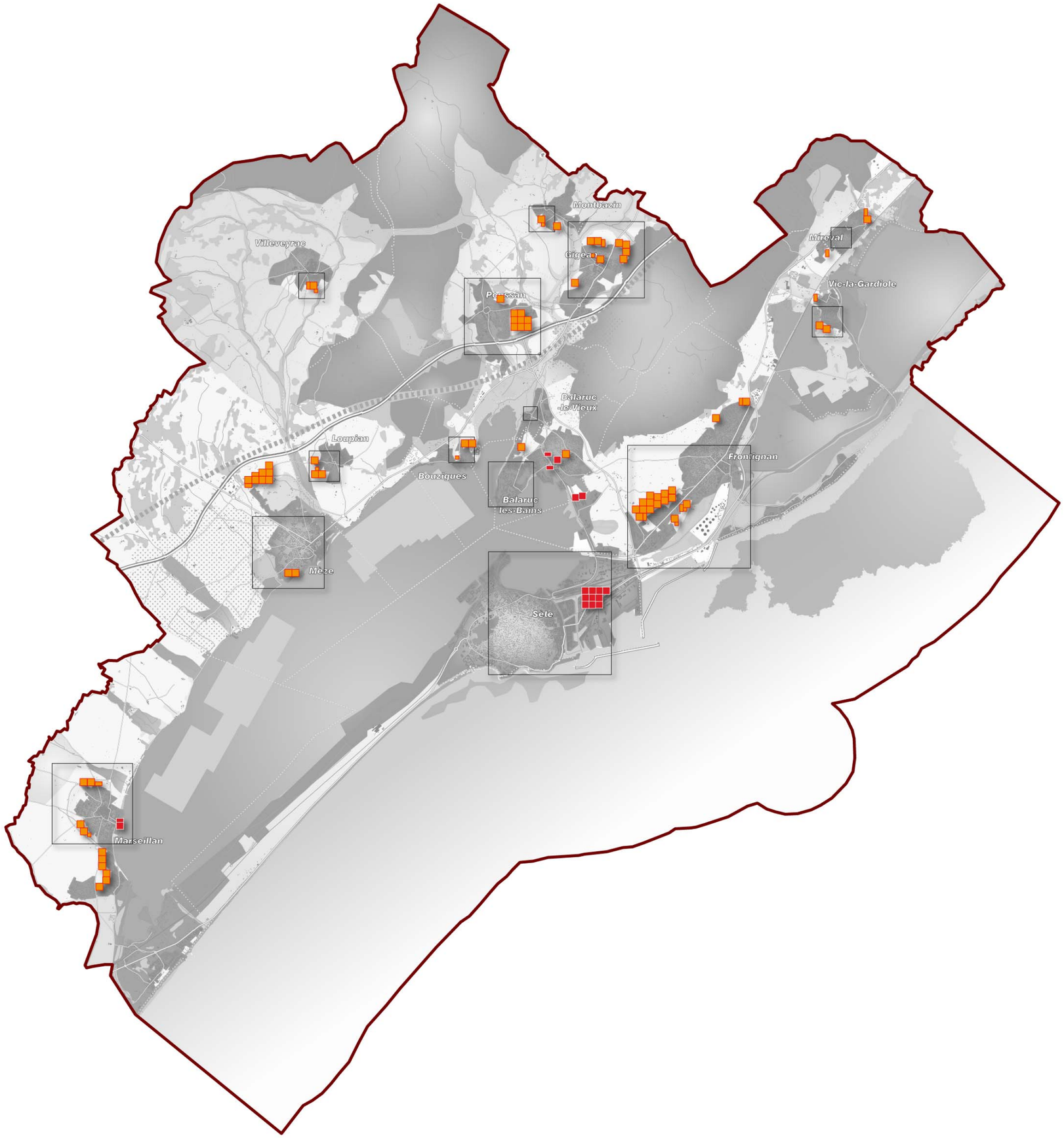
Les unités de production urbaines comptabilisées au sein du tableau ci-contre incluent les zones à urbaniser des documents d'urbanisme locaux (AU / NA) encore non urbanisées.

Les unités de production urbaines correspondent à une consommation foncière maximum par commune suivante :

Commune	Consommation en extension en ha	Consommation en renouvellement	Consommation totale
Triangle urbain central			
Balaruc le vieux	(*Production réalisée par densification du tissu pavillonnaire existant*)		
Balaruc les bains	8	16	24
Frontignan	76	-	76
Sète	-	40	40
Plaine de la Vène et collines de la Mourre			
Poussan	36	-	36
Gigean	35	-	35
Montbazin	9	-	9
Villeveyrac	7	-	7
Villes et Villages du nord de Thau			
Bouzigues	9	-	9
Loupian	13	-	13
Marseillan	43	6	49
Mèze	40	-	40
Etangs et Gardiole			
Mireval	6	-	6
Vic la Gardiole	12	-	12
Total	**294 ha**	**62 ha**	**356 ha**

[4] *Une friche urbaine est un terrain bâti ou non qui peut être pollué. Sa fonction initiale ayant cessé, le site de taille extrêmement variable demeure aujourd'hui abandonné, voire délabré. Sa pollution réelle ou perçue rend d'autant plus difficile son réaménagement du fait des coûts de dépollution qui peuvent être élevés et de l'incertitude qui pèse bien souvent sur leur estimation (Source : ADEME).*

Une friche industrielle est un bien immobilier composé d'un fonds de terre occupé ou non par des bâtiments industriels et leurs annexes, démolis, inoccupés, ou sous utilisés, dont le sol et l'eau du sous-sol au droit du site, peuvent être pollués ou non. Par extension, les délaissés ferroviaires, les décharges, les zones de remblais et terrains pollués par des résidus d'activité industrielle ainsi que les canaux domaniaux dégradés, les sédiments pollués, sont considérés comme étant des friches industrielles (Source : Définition par la mission « Friche industrielles » de la CU de Lille).



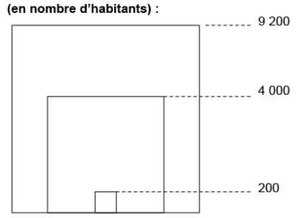
LES UNITES DE PRODUCTION URBAINE

Extension urbaine à vocation mixte
habitat et économie (habitat majoritaire)

Renouvellement urbain à vocation mixte
habitat et économie (habitat majoritaire)

4 ha environ
2 ha environ
1ha environ

Contribution de chaque commune à l'accueil de nouveaux résidents (en nombre d'habitants) :



N

Conception : SCE / 2011

0 1 2 Km

2.2.5. REPARTIR LA DENSITE URBAINE AU REGARD DES CARACTERISTIQUES TERRITOIRE

Les extensions d'urbanisation nouvelles doivent optimiser la consommation de l'espace. Cela implique d'adopter des règles communes de maîtrise de l'étalement urbain et notamment par la mise en œuvre des densités recommandées.

La densité urbaine est déterminée pour chaque secteur en fonction de l'environnement urbain, agricole, naturel ou paysager. Elle fixe une référence indicative correspondant au nombre minimum de logements par hectare à construire.

Commune	Contribution en nombre de logements en Résidence principale à produire	Densité moyenne minimale	Surface prévue en extension ou renouvellement
Triangle urbain central			
Balaruc le vieux	90 logements	30 log/ha	-
Balaruc les bains	1400 logements	50 log/ha	24
Frontignan	4000 logements	50 log/ha	76
Sète	4000 logements	100 log/ha	40
Plaine de la Vène et collines de la Mourre			
Poussan	1750 logements	40 log/ha	36
Gigean	1050 logements	30 log/ha	35
Montbazin	260 logements	30 log/ha	9
Villeveyrac	260 logements	30 log/ha	7
Villes et Villages du nord de Thau			
Bouzigues	260 logements	30 log/ha	9
Loupian	350 logements	25 log/ha	13
Marseillan	1950 logements	40 log/ha	49
Mèze	1600 logements	40 log/ha	40
Etangs et Gardiole			
Mireval	180 logements	30 log/ha	6
Vic la Gardiole	350 logements	30 log/ha	12
Total	**17500 logements**		**356 ha**

P Les logements qui ne pourront être réalisés au sein des unités de production urbaine à vocation mixte dans le respect des densités minimale devront être réalisés au sein du tissu urbain des villes et villages du territoire par densification, renouvellement ou comblement de dents creuses

Le calcul de la densité d'une opération à vocation mixte en extension ou en renouvellement urbain sera réalisé de la manière suivante :

P *Densité = Nombre de logements prévus dans l'opération / Surface totale de l'opération*

La surface totale de l'opération comprend les îlots bâtis et espaces publics attenants à vocation d'habitat, les espaces publics de desserte et d'intérêt de quartier et tout autre élément de programme nécessaire au fonctionnement du quartier.

Sont exclues de la surface totale, les surfaces dévolues aux infrastructures de déplacement d'intérêt supracommunal (par ex : Routes Départementales structurantes, emprise du TCSP, etc…) et aux équipements d'intérêt communal ou supracommunal.

Sont également exclues les surfaces dédiées aux emprises commerciales et aux activités économiques définies dans les unités de production économique présentées dans les chapitres suivants.

P La densité affichée correspond à une densité moyenne minimale qui se calcule à l'échelle globale des pixels sur une même commune. Elle permet de justifier une diversité de densité et donc de formes urbaines sur chacune des opérations qui seront engagées.

Les documents d'urbanisme doivent encadrer cette répartition pour veiller à la mise en œuvre globale de la production de logements et du respect de la densité. Des orientations d'aménagement et de programmation doivent être réalisées à l'échelle de la commune ou pour tous les secteurs de renouvellement ou d'ouverture à l'urbanisation afin de préciser le nombre de logements programmés ainsi que la densité imposée.

Pour chaque procédure de révision des documents d'urbanisme, le respect de la densité moyenne imposée par le DOO du SCoT doit être démontrée et justifiée.

2.3. GUIDER L'IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS ET SERVICES SUR LE TERRITOIRE

L'implantation d'équipements et de services sur le Bassin de Thau doit se faire en adéquation avec la structuration et l'organisation du territoire définie dans le PADD, de manière à renforcer le rôle de « pôle d'équilibre » du Cœur d'Agglomération. Ce secteur devra accueillir notamment des fonctions d'intérêt territorial (équipements structurants éducatifs, sportifs, culturels, administratifs …) en lien avec la desserte en transport en commun efficace.

Au-delà de cette offre « structurante » et attractive, une offre de proximité devra être proposée afin de répondre aux besoins des résidents du territoire, au plus proche de leur lieu d'habitation. Cette offre devra être cohérente avec la contribution de chaque secteur dans la dynamique de développement.

P

La politique en matière d'implantation d'équipements sur le territoire doit être définie et précisée tant sur sa programmation que sur sa localisation au sein de documents stratégiques intercommunaux ou au sein des documents locaux d'urbanisme en justifiant la cohérence avec la structuration du territoire définie dans le SCoT.

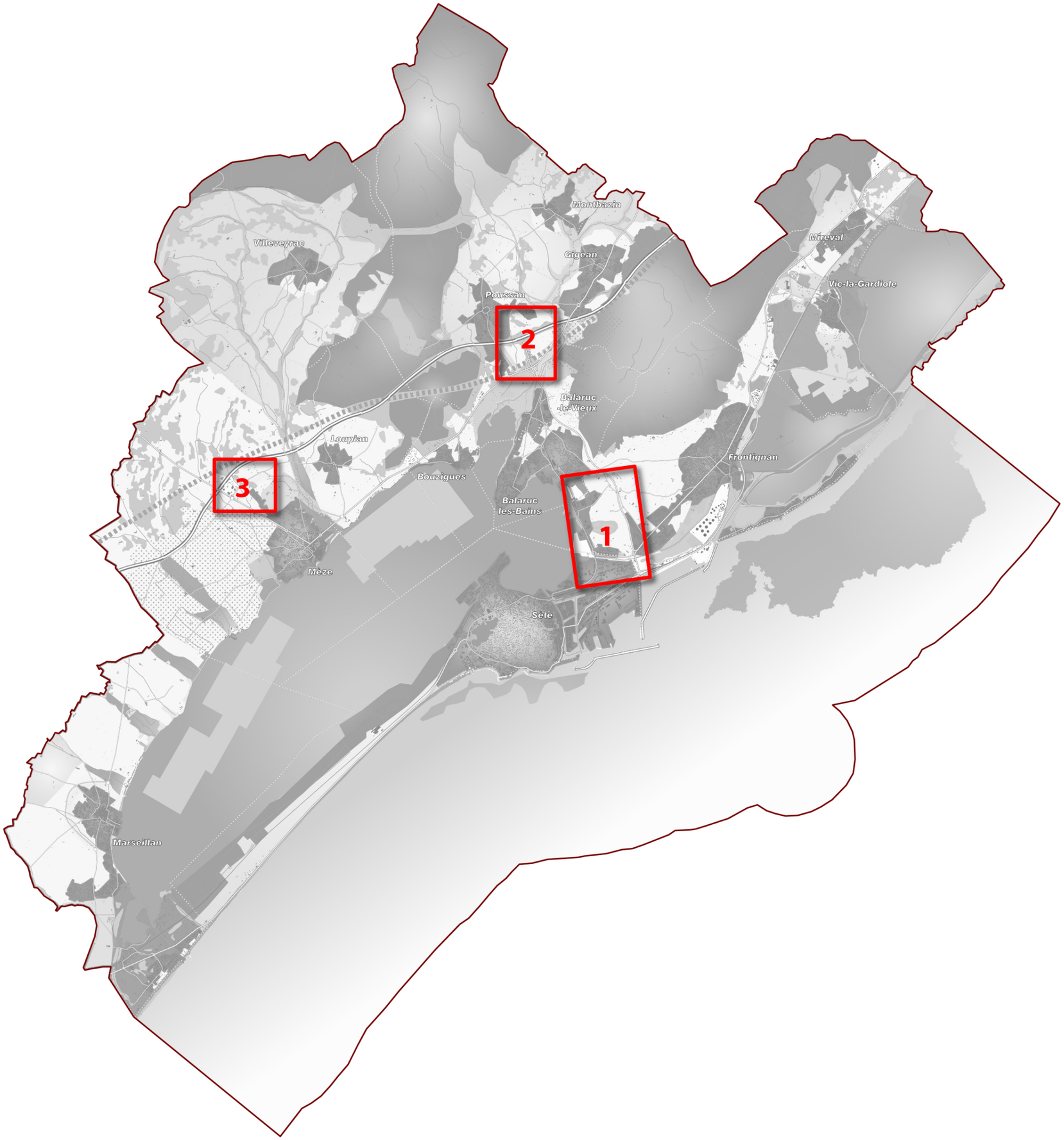
Les équipements d'intérêt communal et supra communal (crèches, écoles maternelles et élémentaires, collège, lycée, salle de spectacle, médiathèque intercommunale, gendarmerie…) sont implantés au sein du tissu urbain existant ou en continuité de l'urbanisation. Leur emprise spatiale n'est pas comptabilisée au sein des unités de production urbaine (« pixels mixtes »).

Les besoins fonciers nécessaires à la réalisation des équipements d'intérêt communal ou supra-communal doivent être identifiés et justifiés dans le cadre des documents d'urbanisme locaux.

Ces équipements s'inscrivent en continuité de l'urbanisation existante ou en renouvellement urbain au sein des tissus urbains existants. Ils respectent les possibilités d'implantation définies dans les chapitres relatifs à la trame verte et bleue, à la trame agricole et aux modalités d'application de la Loi Littoral.

L'implantation de services et d'équipements doit tenir compte de la bonne accessibilité des lieux, de l'offre actuelle ou future en transports collectifs (et notamment les axes de service densifié) et d'une proximité à l'usager qui favorisera une accessibilité par les modes de déplacements doux (piétons, vélos).

L'offre est mise en cohérence au regard des contributions de chaque secteur et / ou commune établies dans le PADD.



SECTEURS A ENJEUX

Secteurs à enjeux

1 Secteur du Coeur d'Agglomération

2 Secteurs de développement autour de l'échangeur de Poussan

3 Secteur de développement au Nord de Mèze

N

Conception : SCE / 2011

0 1 2 Km

2.3.1. CONDITIONNER L'URBANISATION DU TERRITOIRE A DES REFLEXIONS PREALABLES

1) Clarifier la programmation, l'organisation et la composition des secteurs à enjeux du territoire

L'organisation du développement urbain sur le territoire du Bassin de Thau fait apparaître des secteurs, qui, du fait de leur situation stratégique au sein de l'armature urbaine du territoire, sont sujets à des projets multiples, à vocations différentes. La nécessaire maturité à apporter à ces projets, leur juxtaposition sur le territoire, la multitude d'acteurs à mobiliser et l'organisation de ces projets dans le fonctionnement urbain proposé par le PADD conduit le DOO à proposer des conditions de réalisation afin de ne pas obérer le potentiel commun et la fonctionnalité du territoire pris dans son ensemble.

P

3 secteurs à enjeux sont identifiés au document graphique.

- ➔ L'urbanisation de ces secteurs doivent faire l'objet de plans de référence à l'échelle de chacun des secteurs. Ce plan précise la programmation, l'organisation et la composition du secteur à enjeux.
- ➔ Ces plans de référence faciliteront la réalisation d'Orientations d'Aménagement et de Programmation au sein des différents documents d'urbanisme locaux concernés.
- ➔ Ces trois secteurs à enjeux, en application des dispositions de l'article L.122-1-5-IV-2° du code de l'urbanisme, doivent faire également l'objet d'une étude d'impact prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement, intégrant une étude hydraulique à l'échelle du sous-bassin versant.

Les sites à enjeux du SCoT répondent à des objectifs ou des problématiques spécifiques auxquels les études préalables devront apporter des réponses concrètes :

1. **Le secteur du Cœur d'Agglomération situé entre l'île Est de Sète et le Sud de Balaruc-les-Bains**

Le secteur du cœur d'agglomération est situé entre la RD600 et la lagune de Thau sur les communes de Sète, Frontignan et Balaruc les Bains.

Ce secteur comprend essentiellement des zones d'activités : Eaux Blanches, Parc Aquatechnique, l'ancien site d'exploitation de Lafarge et sa carrière désaffectée, les zones d'activités de Frontignan et Balaruc les Bains en bordure ou surplomb de la lagune de Thau dont d'importants sites en friche : CEDEST engrais, Bordelaise…

Le site, notamment sa partie située le long des berges de la lagune de Thau et comprise entre l'ancien canal du Rhône à Sète et Balaruc, est marqué par le recul industriel et la déconnexion avec la vocation industrialo portuaire précédemment inscrite par le SMVM de 1995. Il est situé en contrebas d'un vignoble patrimonial préservé par le SCoT et que l'évolution du secteur doit permettre de valoriser.

L'enjeu de ce secteur est lié à sa position centrale dans le territoire et à la mise en place d'un transport en commun performant reliant le pôle multimodal de Sète à l'échangeur autoroutier de Poussan.

Le SCoT accompagne la mutation de ces espaces qui perdent leur vocation industrialo portuaire en mettant en avant deux caractéristiques essentielles :

- ➔ leur situation centrale et fortement structurante à l'échelle du SCoT.
- ➔ leur situation littorale qui en fait une vitrine sur la lagune de Thau.

L'aménagement du secteur peut donner lieu à la réalisation d'un Schéma de Secteur qui, le cas échéant, doit fixer les objectifs et orientations spécifiques à ce secteur à enjeux et dans le respect des priorités développées ci-après.

P

L'aménagement du Cœur d'Agglomération concourt à renforcer la centralité du site à l'échelle du territoire du Bassin de Thau. Dans cette optique, les principes suivants doivent être respectés :

- ➔ Mettre en place un transport public performant : le site accueille le long de la RD2 et de la RD2e2 un transport public performant, qui permet d'établir un lien fonctionnel entre la ville centre, l'agglomération frontignanaise, le principal pôle commercial du territoire et au-delà le nord du périmètre du SCoT. Ces axes deviennent les boulevards urbains littoraux du cœur urbain du territoire. L'aménagement du site est lié à la mise en œuvre du transport en commun performant. Les communes devront associer les Autorités Organisatrices des Transport à la définition de leurs orientations d'Aménagement et de Programmation dans ce secteur et à cette fin.
- ➔ Favoriser la mixité fonctionnelle du site : aujourd'hui, le site il accueille essentiellement de l'activité. Son aménagement doit permettre de mieux structurer sa mixité fonctionnelle en y accueillant des logements et surtout des équipements publics d'échelle intercommunale qui consolident sa fonction de centralité territoriale.
- ➔ Inciter à un usage collectif et valorisant du site : sa recomposition doit privilégier l'aménagement d'espaces publics assurant un large accès aux berges et rivages pour les piétons et les cyclistes en particulier.

P

L'urbanisation de ce secteur doit respecter les principes suivants :

- ➔ L'urbanisation doit être fortement limitée en matière de consommation d'espace agricole et naturel. Elle doit avant tout permettre une amélioration de la qualité urbaine, paysagère et environnementale du site.
- ➔ Elle doit être composée en cohérence avec un maillage structurant s'articulant autour d'une trame d'espaces naturels et d'une trame dédiée aux déplacements doux (piétons, cycles).
- ➔ Elle doit privilégier l'utilisation des friches et délaissés industriels lorsque l'état de pollution des sols l'autorise ainsi que la requalification du bâti existant, notamment sur le site de l'ancienne cimenterie.

P

Le secteur doit faire l'objet d'une orientation générale de protection et de qualité environnementale. L'aménagement du site doit permettre de renforcer la protection des éléments identitaires et structurants du site :

- ➔ Les éléments remarquables (massifs, éléments de topographie et boisements). Le boisement principal est inscrit en Espace Remarquable au titre de la Loi littoral.
- ➔ Le plateau agricole dont l'intérêt patrimonial et paysager conduit à sa forte protection.
- ➔ Les berges et rivages de la lagune de Thau, protégés à minima pour la bande des 100 mètres au titre de la Loi Littoral, et sur une profondeur plus importante dans les secteurs présentant un intérêt particulier, dont le secteur d'approche de l'Espace Remarquable du bois de saint Gobain.
- ➔ La friche industrielle constituée par l'ancienne carrière Lafarge, dont la vocation est de constituer un espace vert. Elle possède un potentiel de mise en valeur et un intérêt de « grand territoire » pour une ouverture au public et à l'accueil, d'un équipement public structurant à vocation de loisirs ou de tourisme, bien desservi par le transport en commun performant.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent assurer la protection de ces espaces et identifier des espaces de protection supplémentaires qui doivent notamment contribuer à :

- ➔ Relier les éléments précédents pour constituer une trame, support de cheminements doux et constituant la qualité environnementale du site.
- ➔ Maintenir des visibilités et des continuités paysagères, prioritairement entre le littoral et l'Espace remarquable du bois de Saint Gobain, et plus généralement entre le littoral, la ligne de crête du plateau agricole et le massif de la Gardiole en conformité avec la coupure d'urbanisation prévue par le SCoT dans ce secteur au titre de l'article L 146-2 du code de l'urbanisme.
- ➔ Prévoir les dispositions qui permettront de conserver des ruptures dans l'aménagement de la frange urbaine, interdisant toute émergence d'un front bâti continu entre les communes de Sète et de Balaruc les Bains.

P

L'urbanisation est conditionnée à des exigences de maîtrise environnementale :

- ➔ Elle est conditionnée au respect des prescriptions relatives à la gestion des eaux pluviales, définies par ailleurs dans le Document d'Orientation et d'Objectifset dans son chapitre individualisé valant SMVM.
- ➔ Elle est conditionnée à la réalisation d'études de qualité de sol, qui détermineront les conditions préférentielles de protection ou d'aménagement permettant de maîtriser et neutraliser d'éventuelles incidences liées à des pollutions dues aux anciennes activités industrielles. Ces conditions doivent être définies au terme d'une démarche conforme aux dispositions de la circulaire du 18 octobre 2005 concernant la cessation d'activité des installations classées et le choix des usages ainsi que dans la lettre de cadrage ministérielle du 8 février 2007 relative à la réhabilitation des sites pollués.

2. Le secteur de développement autour de l'échangeur de Poussan

Il comprend l'échangeur de l'Autoroute A9, la future zone logistique et de services portuaires ainsi que la zone d'extension urbaine future à vocation mixte au nord de l'A9. L'objectif de ce secteur est de garantir un fonctionnement optimal de cet espace charnière entre Nord du Bassin de Thau et cœur urbain et d'anticiper l'adéquation des infrastructures au regard des besoins qu'il va générer. Le plan de référence devra proposer une organisation des différentes vocations (résidentielles, économiques et notamment logistiques…). Il devra également apporter des réponses techniques à des « points d'étranglement routiers » tels que l'échangeur de l'A9, en abordant notamment la problématique du passage du transport en commun performant pour desservir les communes de Poussan et Gigean et le raccordement de ces communes par un axe viaire adapté. Il devra appréhender l'inscription de la future Ligne à Grande Vitesse (LGV) dans le secteur. Le site étant sensible en termes de biodiversité et de fonctionnement écologique, le plan de référence devra apporter des réponses aux enjeux de transparence et de connectivité liées au corridor de la Vène (maintien et restauration).

L'aménagement de ce pôle de développement est notamment justifié par la disponibilité d'un service densifié de transport en commun qui permet de relier ce futur pôle résidentiel à la ville centre et à sa gare multimodale.

P

Le projet d'aménagement du site doit faire l'objet d'une étude d'impact qui abordera notamment les aspects relatifs à la gestion des eaux pluviales, en lien avec les dispositions prévues par le chapitre individualisé valant SMVM pour le schéma d'aménagement et de gestion des eaux portant sur le bassin versant de la Vène, ainsi que les enjeux liés à la biodiversité, notamment à la présence d'espèces protégées.

Le projet d'aménagement doit en particulier permettre de répondre aux besoins de rattrapage en logements sociaux et aux objectifs fixés dans le 2.1.2 du présent document.

3. Le secteur de développement au Nord de Mèze

Il comprend les zones d'activités autour de l'autoroute A9 et les secteurs d'extension urbaine en continuité du quartier des Sesquiers. Ce secteur est contraint par la topographie, la présence de zones inondables et de zones sensibles au risque de feu de forêt. Le plan de référence devra proposer un aménagement global cohérent respectant les principes de la Loi Littoral, une programmation précise et spatialisée ainsi que les modalités d'insertion du quartier dans le site et notamment les relations entre les quartiers existants, le Parc de Sesquiers à vocation loisirs et les futures extensions résidentielles.

L'aménagement de ce pôle de développement est notamment justifié par la disponibilité d'un service densifié de transport en commun qui permet de relier ce futur pôle résidentiel à la ville centre et à sa gare multimodale.

P

Le projet d'aménagement du site doit faire l'objet d'une étude d'impact qui abordera notamment les aspects relatifs à la gestion des eaux pluviales, en lien avec les dispositions prévues par le chapitre individualisé valant SMVM pour le schéma d'aménagement et de gestion des eaux portant sur le bassin versant du Pallas.

Le projet d'aménagement doit en particulier permettre de répondre aux besoins de rattrapage en logements sociaux et aux objectifs fixés dans le 2.1.2 du présent document.

2) Systématiser les réflexions sur la conception des extensions urbaines

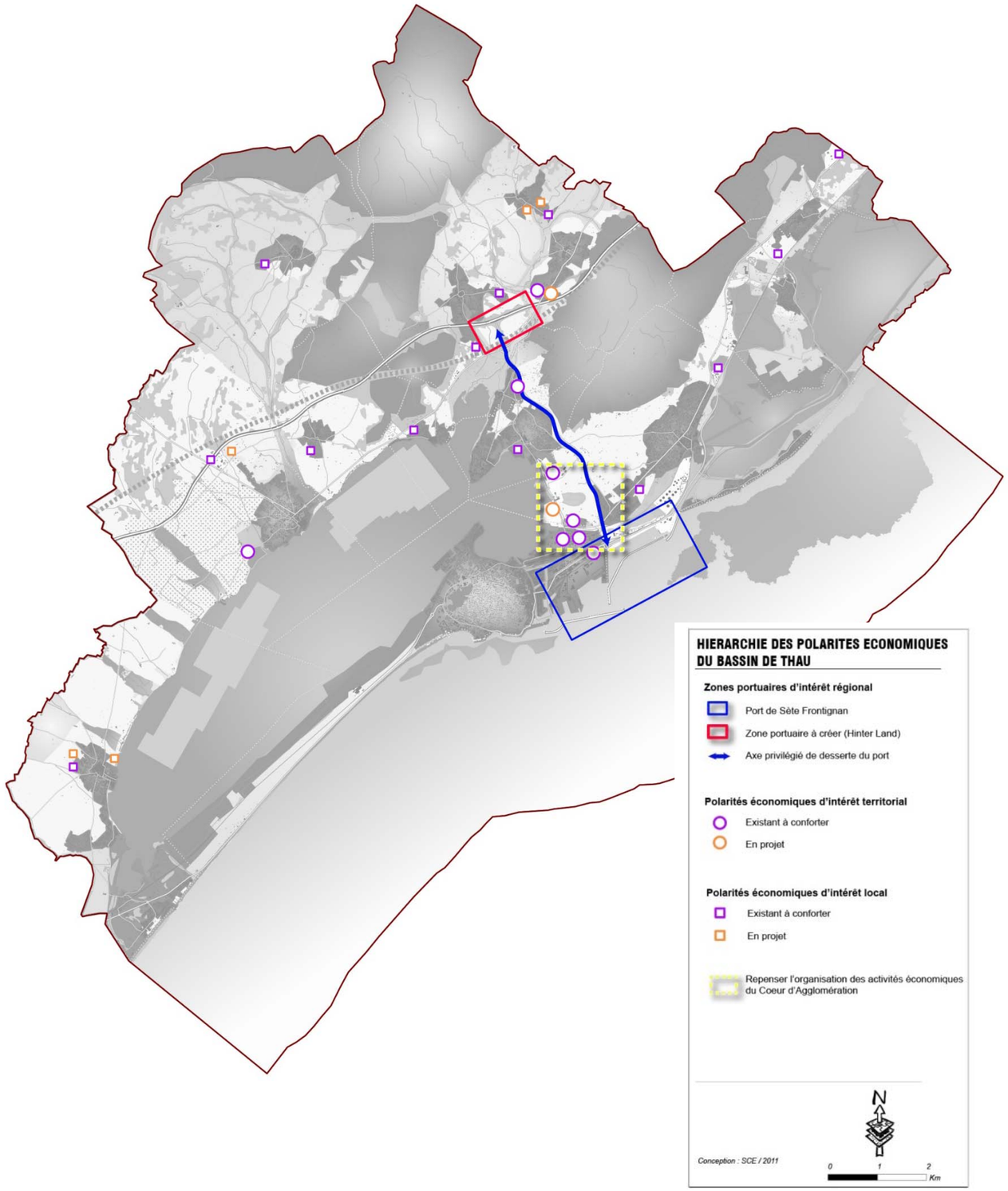
L'urbanisation du territoire du Bassin de Thau est encadrée pour limiter l'impact sur les ressources environnementales. Afin d'accompagner ce principe dans le processus d'aménagement du territoire, le SCoT systématise la réflexion préalable au développement urbain sur tous les secteurs d'extension urbaine et de renouvellement urbain d'envergure.

R

Les secteurs d'extension urbaine de plus de 10 ha d'un seul tenant pourront faire l'objet de plans de référence préalables à l'ouverture à l'urbanisation et permettant de concilier exigence, qualité et économie de l'espace.

Ces plans de référence apporteront une réponse aux problématiques suivantes :

- ➔ La mixité des fonctions dans l'espace urbain (habitat, équipements, commerces et services de proximité) et la réduction des parcours,
- ➔ La structuration et à la hiérarchisation du réseau viaire, en prenant en compte les possibilités d'extension urbaine future (amorce des futures voies), le dimensionnement et la variété des espaces publics,
- ➔ La réalisation de cheminements pour les piétons et vélos sécurisés et confortables répondant à un plan communal de déplacement cohérent avec l'accessibilité des différentes polarités urbaines (espaces publics référents, équipements, commerces, services…)
- ➔ La gestion du stationnement, en cohérence avec les besoins liés à l'habitat et incitant à un report des déplacements vers les modes de déplacements doux (piétons, cycles),
- ➔ Une logique de découpage parcellaire participant à la qualité morphologique de l'urbanisation. Elle doit chercher à favoriser la diversité de l'habitat et à optimiser l'orientation des parcelles, dans un souci d'économie d'énergie, de confort d'hiver et d'été.
- ➔ La qualité architecturale des constructions et des espaces publics et le traitement des limites entre espace public et espace privé.
- ➔ L'aménagement paysager et l'offre d'espaces verts fonctionnels (îlots de fraicheur).
- ➔ La prise en compte de la gestion des eaux pluviales et leur intégration dans la conception d'ensemble du projet.
- ➔ La prise en compte des corridors écologiques et le respect de la trame verte et bleue ;
- ➔ L'intégration harmonieuse du quartier dans la trame agricole et le maintien de parcelles de forte valeur agronomique cultivées au sein ou en contact direct des nouveaux quartiers ;



2.4. ORGANISER L'ACCUEIL DES ACTIVITES ECONOMIQUES

2.4.1. STRUCTURER L'ESPACE ECONOMIQUE

1) Organiser les polarités économiques du territoire

Le développement économique du territoire du Bassin de Thau doit accompagner le projet de territoire du SCoT et favoriser son positionnement comme véritable pôle d'équilibre à l'échelle départementale. Il doit ainsi être structuré autour des principes d'organisation territoriale proposés par le SCoT et s'appuyer sur les polarités économiques existantes du territoire.

Ce chapitre aborde l'organisation des activités économiques autres que les activités maritimes, encadrées par le Volet Maritime et Littoral du SCoT.

Le SCoT propose une hiérarchie des polarités économiques en 3 niveaux :

- ➔ Niveau 1 : les zones portuaires d'intérêt régional : Localisées autour de l'axe de desserte privilégié du port (RD 600), ces zones d'activités participent au fonctionnement de l'hinterland portuaire et sont nécessaires au développement futur du Port Régional et à son rayonnement. Ces secteurs sont amenés à jouer un rôle stratégique à l'échelle du SCoT, mais également à une échelle régionale, voire nationale.
- ➔ Niveau 2 : les zones d'activités d'intérêt territorial : Il s'agit de sites d'intérêt et d'attractivité intercommunale. Leur taille et leur situation confortent leur rôle et leur importance à l'échelle du SCoT.
- ➔ Niveau 3 : les zones d'activités d'intérêt local : Ils sont destinés à l'accueil d'activités industrielles, artisanales et de services. Leur petite taille répond à un besoin de proximité des communes.

P L'urbanisation de nouvelles zones d'activités doit s'opérer en continuité de l'existant afin d'éviter la dispersion de zones non viables le long des axes de communication.

Le confortement des polarités économiques est assuré par une extension de son périmètre dès lors que cette extension est représentée et quantifiée par des unités de production économique nouvelles (Cf. carte page suivante) ou, dans le cas contraire, par la densification du tissu existant, son renouvellement, sa requalification ou le comblement de dents creuses.

Les sites logistiques liés au port doivent s'adosser aux grands axes routiers et à l'axe prioritaire de desserte du port de Sète Frontignan, la RD600.

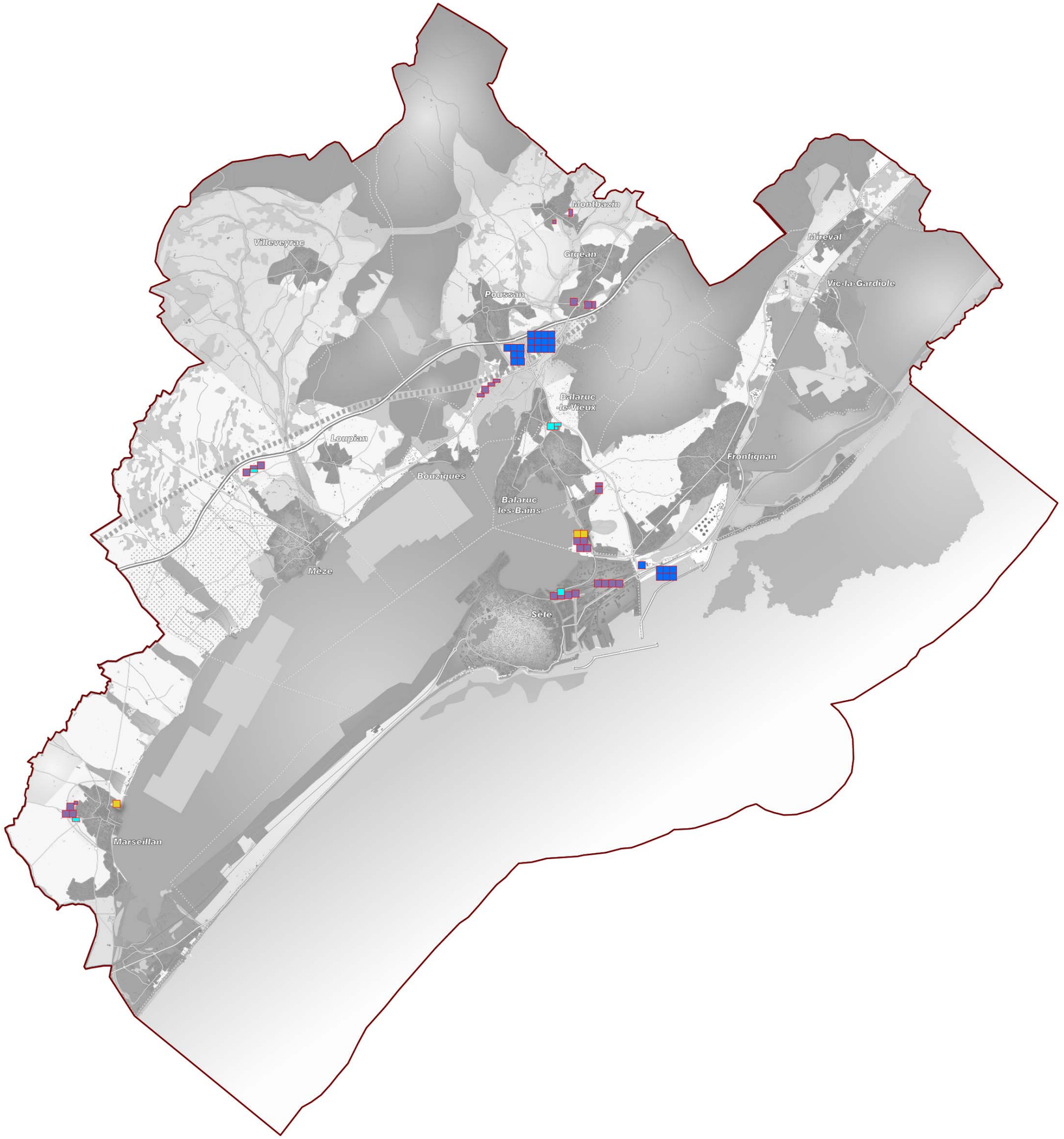
Les polarités économiques comprises dans le secteur intitulé « Repenser l'organisation des activités économiques du Cœur d'Agglomération » identifié sur le document graphique, devront faire l'objet d'une étude de positionnement économique préalablement à leur mise œuvre afin de garantir un fonctionnement optimal et une cohérence avec les orientations en matière de déplacement du SCoT.

2) Intégrer la qualité environnementale dans l'aménagement des espaces d'activités

Les espaces d'activités ont une forte influence sur la qualité du développement urbain et sur l'environnement (paysage, pollution, imperméabilisation des sols, économie d'énergie). Leur aménagement doit être compatible avec des exigences environnementales, architecturales et paysagères.

P L'implantation de nouvelles zones d'activités est conditionnée à la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble pour garantir une composition et une intégration de qualité tant urbaine que technique, architecturale et environnementale des quartiers d'activités.

P Les documents d'urbanisme locaux doivent encadrer strictement l'impact de l'activité économique sur les paysages, notamment en entrée de ville : chaque opération doit justifier d'une réflexion particulière sur le plan de la composition, de la desserte tous modes et de la gestion du stationnement, de l'implantation et de l'architecture des bâtiments, du choix des matériaux et des couleurs, de la végétalisation des espaces tant publics que privés, du traitement des clôtures, de la gestion intégrée des eaux et de la maîtrise de l'énergie...



VOCATION DES UNITES DE PRODUCTION ECONOMIQUE

Vocation principale:

- Portuaire
- Artisanat, petite industrie, tertiaire
- Commerce
- Touristique

- 4 ha environ
- 2 ha environ
- 1 ha environ

N

Conception : SCE / 2011

0 1 2 Km

3) Encadrer et densifier les espaces économiques du territoire

Les Unités de Production Economique sont identifiés au document graphique par des « Pixels » positionnés soit en extension des pôles d'activités existants soit en création nouvelle. Elles représentent des enveloppes foncières destinées à être urbanisées au cours de la période d'application du SCoT pour de la production à vocation économique. Elles peuvent correspondre à des opérations de renouvellement urbain (principalement sur les communes de Sète, Frontignan, Balaruc-les-Bains) ou à des potentiels d'extension. Leur localisation répond aux objectifs de contribution par secteur tels que fixés dans le PADD.

La réalisation de ce « potentiel urbanisable » est conditionnée à la prise en compte des prescriptions du PPRi.

Les territoires d'extension urbaine s'inscrivent sur l'espace agricole ordinaire, sur les zones d'urbanisation future des PLU (zones AU), sur les zones U non bâties, ni équipées.

P

Fonctionnement des unités de production économiques

1-Une emprise
Chaque unité doit être vue comme une potentialité brute de développement de 4 ha délivrée sous réserve du respect des prescriptions du DOO.
L'unité se décline en trois échelles :
- ➔ Le carré qui représente 4 ha
- ➔ Le demi-carré qui représente 2 ha
- ➔ Le quart de carré qui représente 1 ha

2- Une localisation
Cette information donne une indication sur la localisation : au Nord de la commune, le long d'un axe, au Sud d'une voie,…
La précision du parcellaire consommé est définie dans les documents d'urbanisme locaux. Elle doit s'appuyer sur un diagnostic et un projet argumenté au regard de la topographie, de la desserte (déplacements et réseaux), de l'intégration urbaine, environnementale et paysagère.

3- Une indication sur la nature des espaces utilisés :
Les unités se déclinent au document graphique selon 2 teintes, qui correspondent à :
- ➔ **Le rose** : urbanisation en extension urbaine sur des espaces agricoles ou naturels.
- ➔ **Le violet** : urbanisation en renouvellement. Ces secteurs concernent des friches et délaissés industriels ou le renouvellement d'un espace bâti au sein même du tissu urbain existant, dans l'objectif de reconstruire la ville sur la ville.

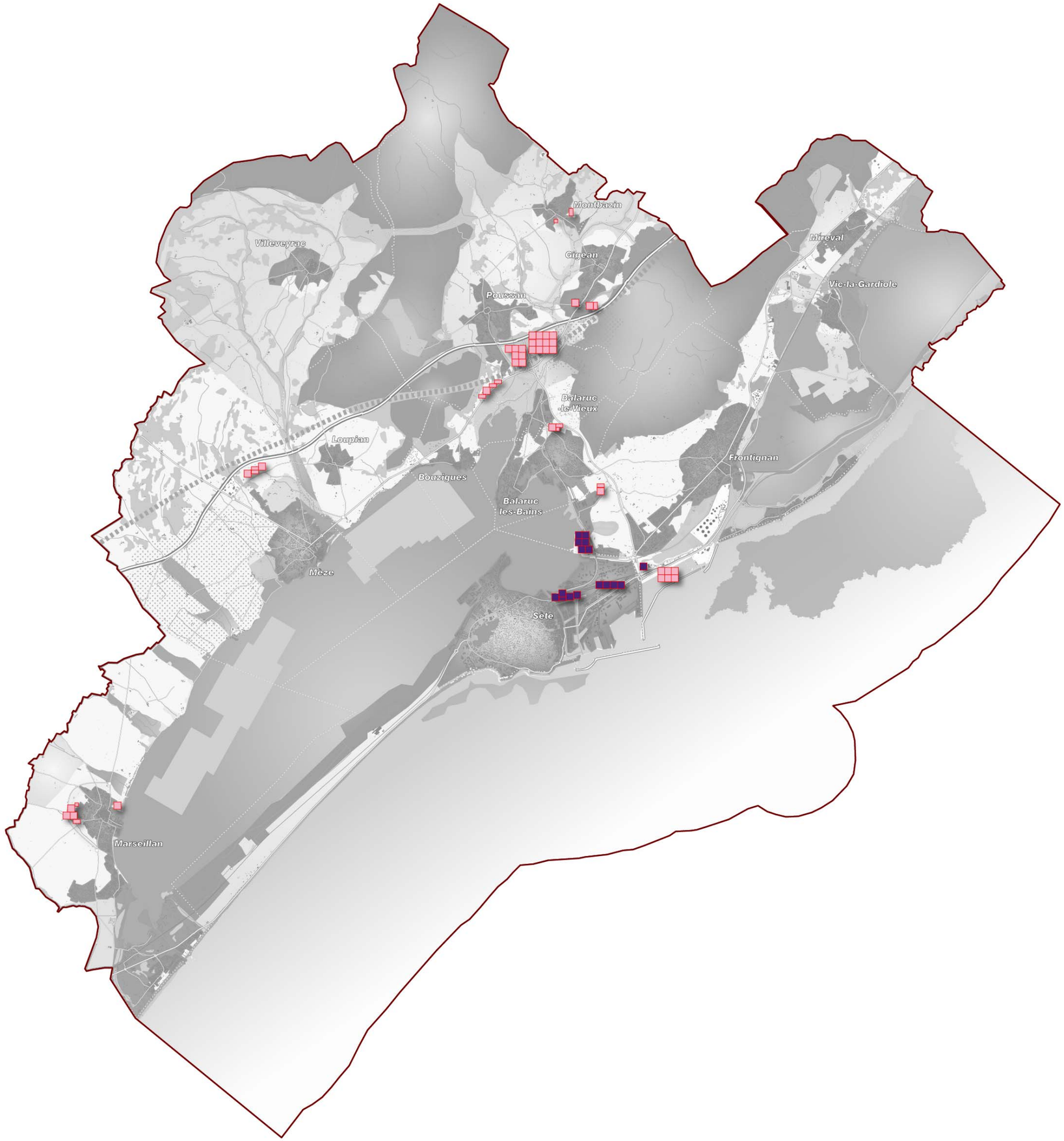
En dehors de ces unités de production économique, l'implantation de zone d'activités économiques est proscrite. En revanche, une activité compatible avec l'habitat peut être implantée en mixité dans les quartiers résidentiels.

4- Une vocation
Les unités se déclinent sur le document graphique selon 4 teintes, qui correspondent à des vocations principales différentes :
- ➔ **Le bleu :** pour une vocation principalement portuaire,
- ➔ **Le turquoise :** pour une vocation principalement commerciale,
- ➔ **Le violet :** pour une vocation principalement artisanale, petite industrie ou tertiaire,
- ➔ **Le jaune :** pour une vocation principalement touristique,

Les unités de production économique correspondent à la consommation foncière maximum par commune suivante :

Commune	Portuaire en ha	Artisanat, petite industrie, tertiaire en ha	Commerce en ha*	Touristique en ha	Consommation totale	*Dont consommation totale en renouvellement urbain*	*Dont consommation totale en extension*
Triangle urbain central							
Balaruc le vieux	-	-	5	-	**5**	-	*5*
Balaruc les bains	-	-	2	-	**2**	-	*2*
Sète	-	30	4	-	**34**	*34*	-
Frontignan	28	22	-	8	**58**	*28*	*30*
Plaine de la Vène et collines de la Mourre							
Poussan	76	10	-	-	**86**		*86*
Gigean	-	10	-	-	**10**	-	*10*
Montbazin	-	3	-	-	**3**	-	*3*
Villeveyrac	-	-	-	-	**-**	-	-
Villes et Villages du nord de Thau							
Bouzigues	-	-	-	-	**-**	-	-
Loupian	-	-	-	-	**-**	-	-
Marseillan	-	13	2	4	**19**	-	*19*
Mèze	-	10	2		**12**	-	*12*
Etangs et Gardiole							
Mireval	-	-	-	-	**-**	-	-
Vic la Gardiole	-	-	-	-	**-**	-	-
Total	**104 ha**	**98 ha**	**15 ha**	**12 ha**	**229 ha**	***62 ha***	***167 ha***

* Les unités de production urbaines économiques dédiées aux commerces représentent des ZACOM. Ces ZACOM sont délimitées dans le cadre du Document d'Aménagement Commercial du DOO.



TYPOLOGIE DES UNITES DE PRODUCTION ECONOMIQUE

Typologie des Unités de Production Urbaine à vocation économique :

- Unités de Production Urbaine à vocation économique en renouvellement
- Unités de Production Urbaine à vocation économique en extension urbaine

- 4 ha environ
- 2 ha environ
- 1 ha environ

N

Conception : SCE / 2011

0 1 2 Km

4) Accueillir préférentiellement le développement économique dans des quartiers mixtes

Même si des secteurs dédiés au développement économique strict ont été identifiés, la priorité reste dans la composition de quartiers d'occupation mixte.

Ces quartiers mixtes ont pour vocation d'accueillir à la fois du logement, des commerces et services de proximité, des équipements locaux mais aussi des petites activités compatibles avec la vocation résidentielle principale de ces quartiers. Cet objectif devra être pris en compte dans la réalisation des documents d'urbanisme locaux, la création et le renouvellement des quartiers d'habitat et dans la conception des programmes immobiliers.

P

L'implantation d'activités nécessaires à la vie du quartier est particulièrement encouragée (commerces de proximité, artisanat, services à la population et aux entreprises). Ainsi, les règles des documents d'urbanisme locaux doivent préciser les modalités d'intégration de l'activité économique dans les quartiers d'habitat et plus particulièrement au sein des centralités définies au document graphique.

2.4.2. FAVORISER LE RAYONNEMENT DU PORT REGIONAL DE SETE-FRONTIGNAN

Le Port de Sète-Frontignan constitue une infrastructure majeure à l'échelle régionale. Le SCoT réaffirme dans son volet littoral et maritime la volonté de favoriser le développement de cette infrastructure en le dotant des moyens nécessaires à son rayonnement.

1) Optimiser le fonctionnement du Port dans son environnement

Le SMVM de 1995 délimitait une zone Industrialo-Portuaire qui s'étendait sur les communes de Sète, Balaruc les Bains et Frontignan tout en anticipant sur la mutation à venir de ces espaces insérés dans les fonctions urbaines. Ces espaces seront partiellement reconvertis en zone urbaine mixte dans les principes fixés par la vocation des espaces littoraux et maritimes. Le Port de Sète-Frontignan développera son activité essentiellement sur son emprise administrative par reconversion et réorganisation des fonctions du Port. Il conserve une possibilité d'extension de ses espaces sur la mer dans le bassin protégé par la digue fluvio-maritime. Des espaces supplémentaires lui seront réservés au niveau des nœuds d'infrastructure (autour de la RD600), en particulier pour répondre aux besoins des activités de logistique liées aux flux et à l'activité portuaire.

P

L'implantation d'activités nouvelles portuaires est autorisée uniquement au sein des zones à vocation portuaire délimitées par la carte de vocation des espaces maritimes et littoraux du Volet Maritime.

Le port conserve un potentiel de développement à gagner sur la mer dans le bassin fluvio maritime, protégé par la digue du même nom pour le développement d'activités liées aux trafics fluviaux et maritimes. Les activités développées dans ce secteur sont soumises à une obligation de maîtrise de toute forme de nuisance ou de difficulté fonctionnelle sur l'environnement urbain proche (le secteur de la Peyrade notamment).

Dans les zones créées à l'extérieur de l'enceinte administrative du port et bénéficiant d'une vocation portuaire, seules les activités de logistique et de services sont autorisées.

2) Organiser et clarifier les relations entre la ville et le Port

Afin de faciliter et d'améliorer le fonctionnement du Port de Sète – Frontignan tout en permettant les orientations de renouvellement urbain portant sur les espaces proches du Port, des précautions devront être prises afin de concilier la vocation des différentes zones :

P

Le port doit limiter l'impact de ses activités sur les zones urbaines proches et en devenir :

- ➔ L'implantation dans l'enceinte portuaire d'activités nouvelles dont les périmètres de sécurité s'étendraient au-delà des limites administratives du port est limitée
- ➔ Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux activités de transport (ferroviaire, routier, fluvial) réalisées au sein de l'enceinte portuaire, susceptible de concerner des matières dangereuses et qui relèvent d'une réglementation spécifique.

P

La ville ne doit pas produire un développement urbain créateur de contrainte vis-à-vis des fonctions portuaires :

- ➔ Dans leur conception, les opérations de renouvellement urbain et l'urbanisation de quartiers mixtes à proximité du Port doivent prévoir des schémas viaires facilitant les conditions d'accès au Port et notamment au pôle voyageur ainsi qu'à l'ensemble des portes d'entrée dans l'enceinte portuaire.
- ➔ Les documents d'urbanisme locaux et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) doivent prévoir les cheminements tous modes entre le pôle voyageur et le futur pôle multimodal de Sète.
- ➔ Plus généralement, les documents d'urbanisme locaux doivent présenter des orientations compatibles avec les fonctions maritimes et portuaires. Ils doivent limiter l'émergence de nouvelles contraintes vis-à-vis des activités portuaires et favoriser l'implantation, dans les secteurs concernés, de fonctions compatibles avec les contraintes inhérentes aux activités portuaires (bruit, sécurité, paysage...). Cette disposition s'applique plus particulièrement à la zone n°35 définie par le volet littoral du SCoT : « Zone d'interface ville – port ».
- ➔ Afin de contribuer à la qualité des eaux dans les plans d'eau portuaires, les documents d'urbanisme locaux doivent comprendre un schéma directeur d'assainissement pluvial qui intègre un volet relatif à la maîtrise des apports et rejets dans les canaux et bassins portuaires qu'ils proviennent des activités urbaines comme des activités portuaires.

3) Maîtriser les impacts environnementaux des activités portuaires

L'objectif d'excellence environnementale s'applique également au Port de Sète Frontignan :

P

Le Port régional de Sète – Frontignan doit poursuivre la mise en œuvre de sa démarche globale de management environnemental. Il doit établir un diagnostic et un programme d'amélioration en matière de gestion et de traitement des eaux usées et pluviales. Il doit mettre en œuvre un plan de gestion des déchets portuaires.

Il doit mettre en œuvre les actions permettant de maîtriser les apports toxiques et polluants conformément à ses obligations réglementaires, notamment par une gestion performante du ruissellement pluvial et un traitement adapté des effluents.

R

La connaissance des impacts environnementaux du port de Sète peut être alimentée par des diagnostics réguliers permettant la maîtrise des rejets et des nuisances. Une diffusion annuelle des progrès réalisés et de la qualité des milieux dans l'enceinte du port doit permettre d'en évaluer l'amélioration.

2.5. VALORISER LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DE LOISIRS DU TERRITOIRE

2.5.1. PROPOSER DES ESPACES RECREATIFS PARTICIPANT AU MAILLAGE VERT DU TERRITOIRE

Les espaces récréatifs peuvent être constitués par des espaces verts de proximité dédiés à la détente et aux loisirs, des espaces de loisirs supports d'activités récréatives et d'équipements (sportifs, loisirs, touristiques) mais également par des espaces où se maintiennent ou se développent une agriculture « intra-urbaine » de proximité, des jardins familiaux ou partagés...

P

Un projet d'espace récréatif de dimension territoriale est identifié sur le territoire du Bassin de Thau :
- ➔ L'ancienne carrière Lafarge à Frontignan présente un véritable potentiel en matière de loisirs ou de tourisme dont l'aménagement doit tirer parti de son état actuel et valoriser ses caractéristiques (topographie, plan d'eau, végétation,…) et s'inscrire dans une continuité écologique entre le plateau agricole et la lagune de Thau.

Plusieurs espaces récréatifs de dimension communale ou intercommunale sont existants et identifiés sur le territoire du Bassin de Thau :
- ➔ Le parc du Sesquiers à Mèze, qui doit contribuer à l'aménagement d'ensemble d'un secteur de développement et constituer une articulation entre les communes de Mèze et de Loupian,
- ➔ Le parc de Poussan, qui bénéficie d'une ouverture sur l'espace naturel de valeur qu'est le massif de la Mourre et met à disposition, à proximité du collège, un ensemble d'équipements sportifs et de loisirs ayant vocation à être consolidée.
- ➔ L'aménagement de ces espaces récréatifs doit être réalisé en cohérence avec les limitations d'occupation du sol et règles des PPRi en vigueur sur certains de ces sites.

D'autres sites en projet sont également identifiés et notamment :
- ➔ La plaine de la Fiau à Balaruc-les-Bains a vocation à être aménagée en espace de loisirs au cœur du tissu urbanisé de l'entité urbaine Balaruc-les-Bains / Balaruc-le-Vieux. Cette zone intra urbaine peut recevoir des équipements sportifs de dimension intercommunale.
- ➔ La base de loisirs du Pont Levis à Sète a vocation à être confirmée et aménagée pour permettre l'accueil et l'encadrement des usagers dans un objectif d'interface entre zone urbaine et espaces naturels du lido.

D'autres espaces récréatifs d'intérêt communal ou de quartier peuvent être envisagés dans la mesure où :
- ➔ Ils respectent les prescriptions de la trame verte et bleue, des espaces agricoles structurants et de la Loi Littoral,
- ➔ Ils s'inscrivent dans un maillage de déplacements doux (piétons / vélos) qui les relie aux bassins de vie du territoire.
- ➔ Ils respectent, le cas échéant, les règlements des PPRi en vigueur.

2.5.2. QUALIFIER L'OFFRE TOURISTIQUE

1) Accompagner la requalification des stations littorales et des infrastructures balnéaires

La qualité des stations balnéaires du territoire participent à l'image de marque du territoire et à l'attractivité touristique de sa façade littorale et plus particulièrement maritime. Certaines sont vieillissantes. Leur modernisation et requalification est un enjeu du développement futur qui nécessite de pouvoir intervenir sur le tissu existant pour adapter l'offre et l'organisation des espaces à l'évolution de la demande touristique.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre et encadrer la restructuration des stations identifiées au document graphique. En particulier, une ou des orientations d'aménagement et d'objectifs sont à formaliser sur ces secteurs pour répondre à :
- ➔ La restructuration des espaces publics,
- ➔ La réorganisation et le développement du maillage de déplacements doux,
- ➔ L'ouverture sur la façade littorale,
- ➔ La réorganisation du tissu urbain sans augmentation notable de la capacité d'accueil,
- ➔ L'accueil d'équipements, services et commerces complémentaires et nécessaires au dynamisme touristique.

2) Prévoir de nouvelles structures d'accueil touristiques

L'offre touristique professionnelle sur le territoire du Bassin de Thau doit être confortée afin d'accroître son attractivité. Ce confortement ne doit pas contribuer à une augmentation de la capacité d'accueil, l'offre d'hébergement étant déjà importante en termes quantitatif.

Ce confortement est axé sur la diversification de l'offre, et sur son amélioration qualitative par un travail sur les secteurs déficitaires que sont l'hébergement labellisé et l'hébergement hôtelier. Pour cela, il est nécessaire de :
- ➔ compléter l'offre d'hébergement hôtelier ou de résidences touristiques à caractère collectif ;
- ➔ développer les hébergements labellisés, et en particulier de haute qualité environnemental HQE, dans les villages.

Cette démarche est complémentaire des efforts produits en matière de valorisation du patrimoine naturel, potentiellement support de loisirs touristiques, à travers la mise en valeur d'espaces à caractère naturel et le développement de circulation douces.

P

Le document graphique identifie les secteurs potentiels pour le développement de nouvelles structures d'accueil touristiques d'envergure en continuité avec l'urbanisation des agglomérations et villages définies dans les modalités d'application de la Loi Littoral (Cf. carte du développement économique) ou des extensions urbaines prévues par le DOO.

P

Les documents d'urbanisme locaux peuvent par ailleurs favoriser le développement d'hébergements touristiques hôteliers au sein des tissus existants ou ponctuellement au sein des extensions prévues par le DOO. Ils veillent à proposer une offre diversifiée et adaptée à la structure du tourisme local.

R

L'agritourisme peut être développé en complément de l'activité agricole principale des exploitations, et uniquement au sein des bâtiments d'intérêt patrimonial au titre de l'article L.123-3-1 du Code de l'Urbanisme. Ce changement de destination ne doit pas compromettre l'exploitation agricole.

R

Le développement de ces structures ne devrait pas conduire à une augmentation du nombre de lits supérieure à 2% de la capacité existante identifiée dans le diagnostic du Rapport de Présentation.

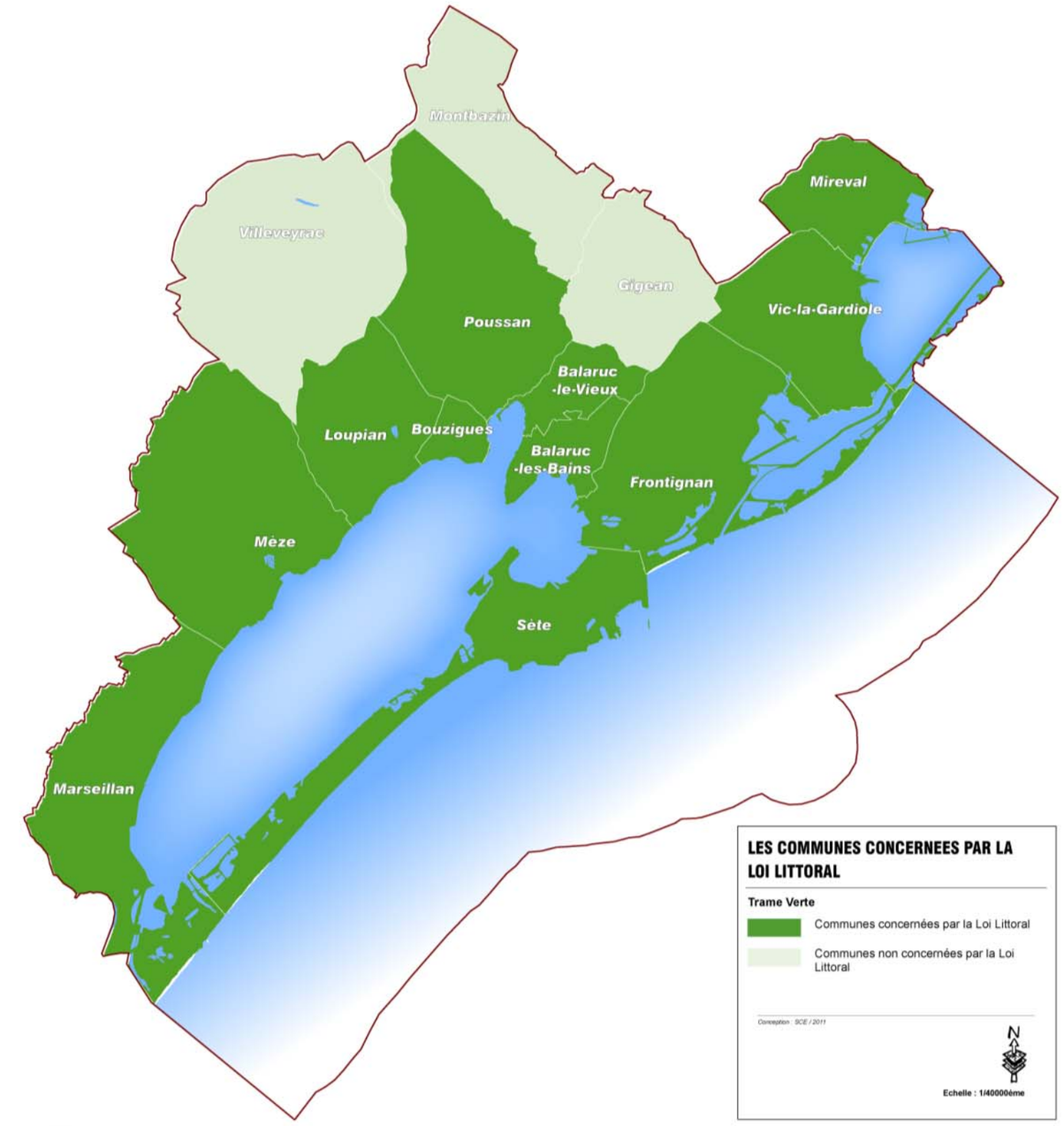
2.6. DEFINIR LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

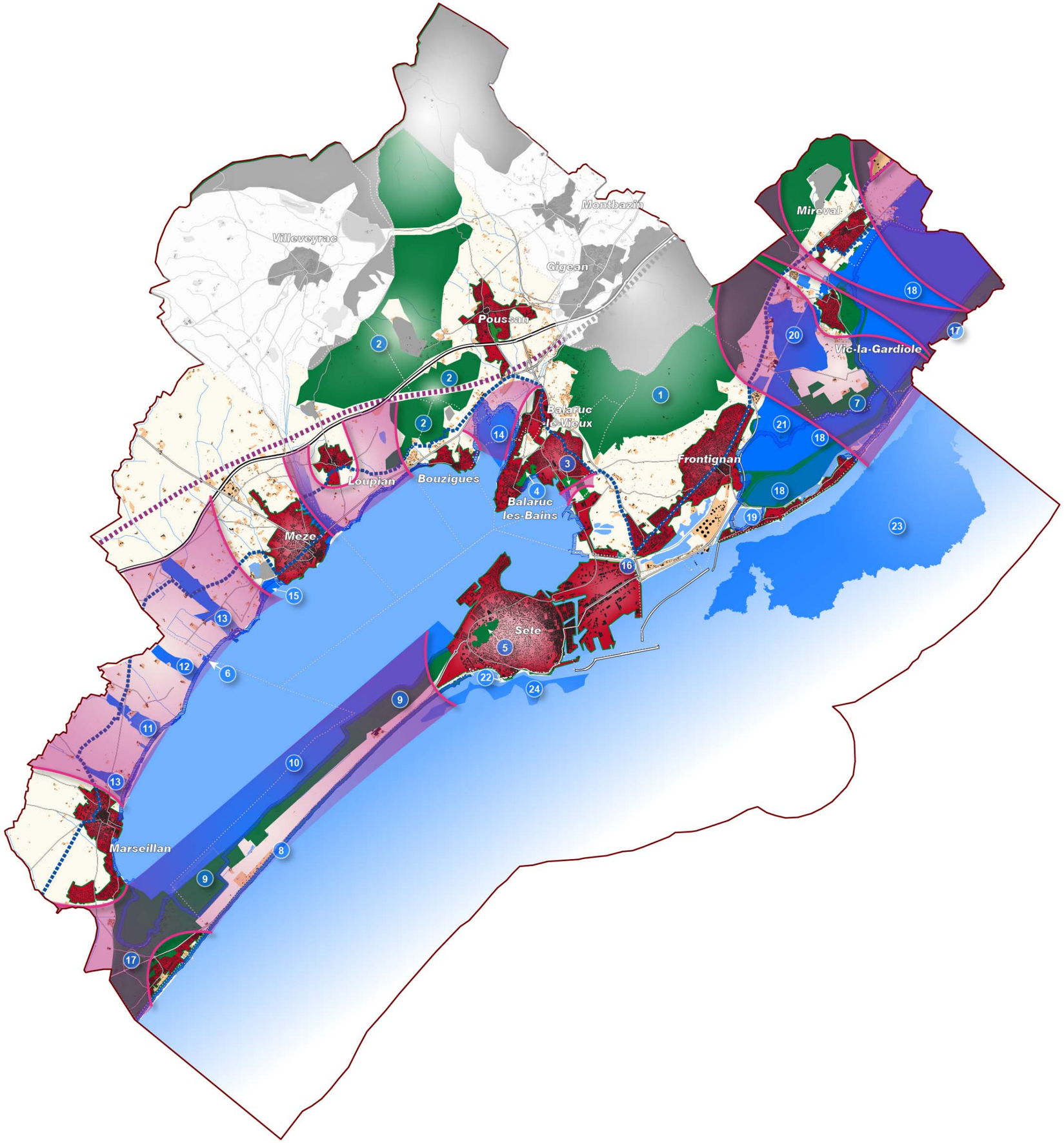
L'objectif premier de la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral est la prise en compte de la vulnérabilité des zones littorales dans leur processus de développement urbain. Cet objectif est d'autant plus valable en Languedoc-Roussillon du fait d'une croissance démographique très intense, que l'on retrouve également sur le périmètre du SCoT.

A travers plusieurs notions (la continuité de l'urbanisation, la bande inconstructible des 100 mètres, les espaces remarquables, les espaces proches du rivage), cette loi permet la protection des territoires littoraux malgré ce contexte de forte pression.

Territoire maritime, le Bassin de Thau est en grande partie concerné par la Loi Littoral. 11 des 14 communes du SCoT sont des communes littorales au sens de la loi, en raison de la présence sur leur territoire du rivage de la mer ou d'une lagune (voir carte ci-contre).

Le SCoT doit permettre de définir les modalités de mise en œuvre de la loi littoral sur Thau. Il doit donc en définir les différents espaces, dans un objectif de préservation des paysages et des valeurs écologiques spécifiques à son caractère littoral.





MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL SUR LE BASSIN DE THAU

- Les espaces remarquables terrestres
- Les espaces remarquables lagunaires et maritimes
- Numéro des espaces remarquables
- Limite des Espaces Proches du Rivage
- Coupures d'urbanisation
- Délimitation des agglomérations et villages supports d'extension urbaine
- Espaces urbanisés en dehors des agglomérations et villages
- Autres occupations (carrières, mines, circuits automobiles, friches industrielles…)
- Bande des 100 m. inconstructibles
- Limites communales

Nota : les communes non concernées par la Loi Littoral apparaissent sur cette carte en niveaux de gris

N

0 1 2 Km

Conception : SCE / 2011

2.6.1. DISPOSITIONS CONCERNANT LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

1) *Les espaces remarquables et leur vocation différenciée*

L'identification des Espaces Remarquables sur le territoire du SCoT du Bassin de Thau a été dictée par l'article R.146-1 du Code de l'Urbanisme. Cette disposition demande de réaliser l'inventaire en croisant les conditions suivantes :

- ➔ Retenir les sites appartenant à la liste des milieux ou espaces mentionnés aux points a) à i) de l'article R. 146-1 du CU,
- ➔ Retenir les sites présentant une valeur au moment de l'élaboration du document d'urbanisme :
  - o constituant un site ou paysage remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral,
  - o étant nécessaire au maintien des équilibres biologiques,
  - o présentant un intérêt écologique.

L'identification de ces Espaces Remarquables a permis d'établir leur localisation ainsi qu'un argumentaire réalisé sous forme de fiches de sites (voir Rapport de Présentation). Ces fiches par espace fixent, sur la base des articles L.146-6 et R.146-1 du Code de l'Urbanisme, les conditions retenues pour la qualification de chaque site et permettent :

- ➔ d'identifier et de hiérarchiser les sites à retenir au titre des espaces remarquables,
- ➔ de qualifier chaque site pour une meilleure appréciation du niveau et du type d'aménagement acceptable (Cf. colonne « Vocation » du tableau ci-contre).

P

Aucune urbanisation ou construction n'est autorisée dans les Espaces Remarquables.

Par exception à ce principe, sont autorisés :

- ➔ Les aménagements légers lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion de ces espaces, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, à leur ouverture au public selon la vocation définie par secteur et récapitulée dans le tableau ci-contre. Un décret définit la nature et les modalités de réalisation de ces aménagements.
- ➔ Les travaux ayant pour objet la conservation ou la protection de ces espaces et milieux, après enquête publique suivant les modalités de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 précitée.

Les boisements situés au sein des Espaces Remarquables doivent être identifiés dans les documents d'urbanisme locaux comme Espace Boisé Significatif au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme.

La vocation des espaces remarquables

Type de milieu	Numéro de l'Espace Remarquable sur la cartographie	Nom de l'Espace Remarquable	Vocation
Massifs	1	Massif de la Gardiole	fonction récréative et écologique
	2	Massif de la Mourre	fonction récréative et écologique
Bois et forêts du littoral	3	Bois de Saint Gobain Balaruc les bains	fonction récréative
	4	Bois de Pech Meja	fonction récréative
	5	Bois des Pierres Blanches	fonction écologique et récréative
	6	Domaine de Bellevue	fonction écologique et récréative
	7	Bois des Aresquiers (site classé)	fonction écologique et récréative
ensemble lagune et zones humides Thau	8	Lido de Sète / façade maritime	fonction écologique et récréative
	9	Lido de Sète / façade lagunaire	fonction écologique et activités primaires
	10	Herbiers de Thau	fonction écologique et activités primaires
	11	Près de Soupié	fonction écologique et activités primaires
	12	Près du Baugé	fonction écologique et activités primaires
	13	Ripisylves des Fontanilles et du Nègues Vaques	fonction écologique et activités primaires
	14	Crique de l'Angle	fonction écologique et usage agricole (pâturage)
	15	Conque de Mèze	fonction récréative
	16	Etang de Nahmens (étang de la bordelaise)	fonction écologique
	17	Pointe des Onglous	fonction récréative et usage agricole (pâturage)
Ensemble Vic - Ingril	18	complexe Etang de Vic, zones humides associées, lido des Aresquiers	fonction écologique et récréative
	19	Etang d'Ingril et étang des Mouettes	fonction écologique et activités primaires
	20	Marais de la Grande Palude et zone humide des Pradettes	fonction écologique
	21	Salins de Frontignan	fonction récréative et écologique
Espaces marins et sous-marins	22	Falaises de la corniche de Sète	fonction écologique
	23	Plateau des Aresquiers / Herbiers et Matte morte de posidonies	fonctions écologique
	24	Récifs de Sète	fonctions écologique

2) *Les coupures d'urbanisation*

Le Document d'Orientation et d'Objectifs identifie 8 coupures d'urbanisation qui sont présentées au document graphique.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent exposer, motiver et préciser les limites de ces coupures d'urbanisation. Ils doivent également identifier les aménagements et constructions existantes au sein de ces coupures.

Ils peuvent prévoir le cas échéant à leur échelle, en application de l'article L. 146.2 du code de l'urbanisme, de protéger d'autres espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation.

Les documents d'urbanisme locaux doivent décrire précisément les coupures d'urbanisation, en définir les caractéristiques, en préciser les enjeux environnementaux et paysagers. Ils doivent identifier les aménagements existants au sein de ces coupures. Ils doivent déterminer les conditions de protection de ces coupures au regard de leurs enjeux écologiques et paysagers. Ils doivent enfin préciser les conditions d'évolution des aménagements existants au sein de ces coupures au regard de ces enjeux.

P

Aucune urbanisation nouvelle ou extension de l'urbanisation n'est autorisée dans les coupures d'urbanisation à l'exception de :

- ➔ l'aménagement légers de sites à vocation sportive ou de loisirs, et à la condition d'exclure toute imperméabilisation des sols et le recours à toute structure de type gradins ou bâtiments.
- ➔ l'adaptation, la réfection et l'extension mesurée des constructions nécessaires à l'exploitation agricole,
- ➔ l'extension limitée des constructions existantes autres qu'agricoles, dans la limite d'une seule opération représentant 10% maximum de la surface de plancher et d'un plafond de 20 m² de surface de plancher, sans permettre le changement de destination et sans création de logement supplémentaire.

Le changement de destination des constructions d'intérêt patrimonial ou architectural au titre de l'article L.123-3-1 du code de l'urbanisme est autorisé dans les coupures d'urbanisation.

2.6.2. DISPOSITIONS CONCERNANT L'AMENAGEMENT

Afin de proposer un développement urbain respectueux des qualités des espaces maritimes et littoraux, les règles suivantes s'appliquent aux différents secteurs cartographiés :

1) L'inconstructibilité de la bande des 100 mètres

P

Sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986, les constructions ou installations sont interdites en dehors des espaces urbanisés. Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Leur réalisation est toutefois soumise à enquête publique suivant les modalités de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

R

Les communes peuvent, dans le cadre de leur document local d'urbanisme, élargir cette bande inconstructible à plus de 100 m. du rivage.

2) L'extension limitée dans les espaces proches du rivage

La limite des espaces proches du rivage est définie au document graphique du présent DOO.

L'extension limitée au sein de ces espaces proches du rivage est garantie par un encadrement strict au DOO des secteurs d'extension et de renouvellement urbain. L'évaluation de l'extension limitée a été réalisée à l'échelle de l'ensemble des espaces proches du rivage du Bassin de Thau et non commune par commune.

3) Le principe de continuité de l'urbanisation

P

Sur le territoire des communes auxquelles s'applique la Loi Littoral, l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

Les campings sont soumis au principe de continuité de l'urbanisation. En outre, ils ne peuvent servir de support à une extension de l'urbanisation.

4) Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement

P

Les hameaux nouveaux doivent respecter les conditions suivantes :

- ➔ Un hameau nouveau, à l'image d'un hameau traditionnel, rassemble 5 à 10 constructions regroupées, à usage d'habitation, d'activités ou de services.
- ➔ Il peut être construit dans un site vierge ou à partir de quelques bâtiments isolés existants. Le projet fait l'objet d'un plan d'ensemble qui précise l'implantation, les volumes et l'architecture des constructions ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs en fonction du paysage environnant. Ce projet est traduit en orientation d'aménagement dans les documents d'urbanisme locaux.
- ➔ Le hameau nouveau est conçu d'un seul tenant, aucune extension n'est autorisée.
- ➔ Le hameau nouveau fait l'objet d'une étude spécifique démontrant son intégration dans le paysage et son impact limité sur l'économie agricole. Cette étude sera soumise à la Commission Départementale des Sites et des Paysages.
- ➔ Un lotissement pavillonnaire isolé de conception banale et sans relation avec le contexte paysager dans lequel il s'inscrit ne peut être considéré comme un hameau nouveau au sens de la Loi Littoral.
- ➔ Un équipement seul ne peut être considéré comme un hameau nouveau.

P

Les hameaux intégrés à l'environnement peuvent consister en :

- ➔ Hameaux agricoles justifiés au terme d'un diagnostic des besoins liés à l'exploitation agricole établi dans le cadre des documents d'urbanisme locaux.
- ➔ Hameaux conchylicoles liés à la mise en valeur et la promotion des produits de l'Etang de Thau (non autorisée dans la bande des 100 mètres, soit vente directe, découverte de l'activité…).
- ➔ Un hameau technologique intégré à l'environnement peut être réalisé en prolongement de l'éco-site de Mèze. Sa vocation sera strictement liée à l'activité première de l'éco-site (activités de recherche, directement liées aux activités halieutiques). L'aménagement de ce hameau nouveau prendra en compte l'ensemble de l'écosite (secteurs déjà urbanisés compris).

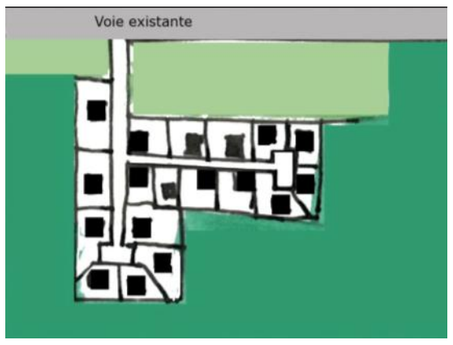
Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement n'ont pas été quantifiés par des unités de production urbaine au même titre que les autres projets d'extension urbaine des communes. Cette quantification devra être définie dans les documents d'urbanisme locaux par une justification des critères définis plus haut.

Les hameaux nouveaux intégrés à l'environnement sont proscrits :

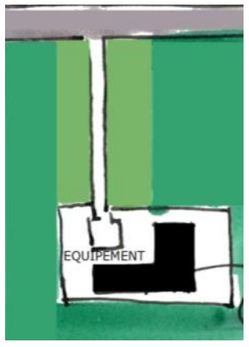
- ➔ Au sein de la bande des 100 mètres inconstructibles,
- ➔ Au sein des espaces remarquables,
- ➔ Au sein des coupures d'urbanisation.

R

Pour l'application de la Loi Littoral, la taille de l'opération, appréciée en fonction des traditions locales, ainsi que la qualité du projet sont prépondérantes. Dans chaque commune soumise à la Loi Littoral, il est préconisé la réalisation d'études morphologiques constituant des référentiels permettant d'encadrer ces implantations dans un rapport de cohérence avec le contexte local.



Un lotissement pavillonnaire isolé de conception banale et sans relation avec le contexte paysager dans lequel il s'inscrit ne peut être considéré comme un hameau nouveau.



Un équipement seul ne peut être considéré comme un hameau nouveau.

Exemple de composition d'un hameau nouveau : *Il présente une morphologie globale des bâtisses regroupée, par exemple,s autour d'un espace public ou collectif depuis lequel se maille la desserte des bâtiments.*

3. OBJECTIF 3 : ORGANISER LES DEPLACEMENTS

Les objectifs du SCoT en matière de déplacements sont de plusieurs ordres.

Il s'agit d'une part, et de façon prioritaire, de limiter ces déplacements en favorisant un urbanisme de proximité et en articulant le développement urbain avec un développement des modes alternatifs (transports en commun, modes doux…). Cette notion induit une polarisation du développement, elle-même structurée au regard des capacités de développement des transports en communs et des sites permettant la multimodalité. Elle demande également d'envisager des dispositions permettant de développer des alternatives au déplacement automobile en milieu urbain.

D'autre part, le SCoT vise à sécuriser les déplacements, dans le contexte spécifique d'un territoire portuaire, donc nécessairement concerné par des flux importants de véhicules lourds. Cette orientation demande en particulier de clarifier la vocation des infrastructures dont celles qui doivent être destinées aux flux liés à l'activité du Port de Sète – Frontignan.

Enfin, les orientations du SCoT répondent aux besoins de mobilités de tous les usagers et s'inscrivent dans une réflexion plus large d'articulation des échelles de la mobilité et de mise en cohérence des politiques publiques de déplacements en anticipant les grands projets d'infrastructure (Ligne à Grande Vitesse), les améliorations de service programmées (cadencement de l'offre ferroviaire régionale) et en proposant une stratégie de déplacements s'inscrivant en complémentarité de ces projets, à travers la réalisation notamment d'un pôle d'échange multimodal et le déploiement de modes de déplacements collectifs sur tout le territoire du Bassin de Thau (navettes fluvio-maritimes, transport en commun performant…).

Renforcer les services de transports publics

Améliorer le niveau de service à l'échelle globale du Bassin de Thau :

- **Niveau d'intensité 1 :** offre de Transport public terrestre performant
- **Niveau d'intensité 1 :** offre de Transport public fluvio-maritime performant
- **Niveau d'intensité 2 :** offre de Transport public fluvio-maritime assurant une desserte efficace du coeur d'agglomération
- **Niveau d'intensité 2 :** offre de Transport public terrestre assurant une desserte efficace du coeur d'agglomération
- **Niveau d'intensité 3 :** offre de Transport public terrestre assurant un maillage territorial
- **Niveau d'intensité 4 :** offre de Transport public avec les territoires limitrophes

Assurer une gestion efficace de la multimodalité :

- Pôles d'Echange Multimodal d'intérêt territorial
- Haltes ferroviaires
- Points d'embarquement des navettes fluvio-maritimes
- Interfaces avec les transports publics à traiter (coeurs de village, sites d'intérêt...)

N

0 1 2 Km

Conception : SCE / 2012

3.1. STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT DU BASSIN DE THAU A PARTIR D'UN SCHEMA DE DEPLACEMENT INTEGRE

3.1.1. CONSTRUIRE L'ARMATURE D'UNE OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

1) Mettre les gares au cœur de la structure du territoire.

L'organisation du territoire proposée par le SCoT est structurée autour de deux pôles multimodaux du Triangle Urbain Central :

- ➔ la gare ferroviaire de Sète, principale entrée d'agglomération au cœur du territoire et de sa ville centre, à partir de laquelle différents modes de transports alternatifs à la voiture doivent s'organiser (Transport en Commun performant, navettes maritimes, navettes de Transport en Commun urbaines de proximité, réseaux cyclables, cheminements piétons),
- ➔ la gare ferroviaire de Frontignan, pouvant faire l'objet de rabattement et assurant un accès rapide à Sète et à la capitale régionale.

Ces pôles d'échange sont des points d'appui des nouvelles centralités urbaines.

P

Les documents d'urbanisme locaux et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) doivent prendre les mesures nécessaires :

- ➔ A l'organisation de la multimodalité autour des gares ferroviaires de Sète et Frontignan, aménagées en Pôles d'Echanges Multimodaux ;
- ➔ Au renforcement de l'offre de desserte Transport en Commun au droit de ces deux gares, par la mise en place de services de transports en commun dont la hiérarchie des niveaux de service est définie ci-après et localisée sur le document graphique :
  - o **Niveau d'intensité 1 :** offre de service de transport performant, assurant une desserte cadencée et des arrêts réguliers. Quelle soit terrestre ou fluvio-maritime, cette offre renforcée vise à assurer une desserte du cœur d'agglomération. Le tracé précis et le choix des infrastructures supports de cette offre de service de transport de niveau d'intensité 1 (Transport en Commun en Site Propre, navette ou bus cadencé…), sur l'ensemble de l'itinéraire présenté sur le document graphique doivent être définis par des études techniques menées par les Autorités Organisatrices des Transports en charge des transports urbains.
  - o **Niveau d'intensité 2 :** offre de service de transport efficace, assurant une desserte complémentaire des communes situées dans le cœur d'agglomération du territoire (Sète, Balaruc-les-Bains, Frontignan…).
  - o **Niveau d'intensité 3 :** offre de service de transport assurant un maillage territorial du Bassin de Thau. Cette offre assure une desserte régulière de l'ensemble des communes du territoire et les relie aux différents pôles d'intérêt du territoire (équipements, zones commerciales…). Des connexions avec l'offre de transport en commun de niveau 1 doivent être prévues.
  - o **Niveau d'intensité 4 :** offre de Transport public de liaison avec les territoires limitrophes et les pôles urbains extérieurs au Bassin de Thau (logique de liaisons longue-distance).
- ➔ A la réalisation de cheminements doux depuis-vers les deux gares ferroviaires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite ;
- ➔ Au confortement de ces gares en tant que point d'appui des nouvelles centralités urbaines.
- ➔ Les haltes ferroviaires de Marseillan et Vic-la-Gardiole constituent également des pôles d'échanges à renforcer et à relier au développement des villages situés à proximité.

R

Les études engagées par les Autorités Organisatrices des Transports en charge des transports ferroviaires et urbains, et d'autre part, de leur raccordement en transport en commun devront associer les partenaires et communes concernées afin, notamment, d'anticiper les besoins et préciser les emprises nécessaires aux aménagements.

2) Consolider le réseau de transport en commun au service du renforcement des polarités urbaines et des solidarités territoriales

Consolider l'offre de transport en commun au sein du Bassin de Thau nécessite de renforcer simultanément le réseau urbain actuel (notamment par le biais de sections protégées pour les bus, de navettes urbaines de proximité) et le réseau interurbain (amélioration du maillage territorial par le biais d'une offre transports en commun ciblée aux heures de pointe, d'un transport à la demande en complément du réseau structurant).

P Le Plan de Déplacements Urbains doit mettre en place les services de Transport Public performant et de Transports urbains prévus par le document graphique du SCoT.

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures nécessaires :
- ➔ à l'aménagement de sites protégés pour les lignes de transport public et urbain et les différents pôles multimodaux dont celui de Poussan,
- ➔ à la réalisation sur ces lignes de points d'arrêts accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite au cœur et à proximité des centres-villes, des centres bourgs, et des principaux sites d'intérêt du territoire identifiés au document graphique (station balnéaires, front Est de la Lagune de Thau, etc…)
- ➔ à la réalisation de cheminements piétons depuis-vers les points d'arrêts (arrêts TC, gares, haltes ferroviaires), accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.

R Les études engagées dans le cadre des documents d'urbanisme locaux et des opérations d'aménagement devront être réalisées en partenariat avec les Autorités Organisatrices des Transports et le SCoT afin d'anticiper les besoins d'aménagement nécessaires au renforcement de l'offre de transports collectifs.

Les études engagées par les Autorités Organisatrices des Transports nécessaires au renforcement des transports collectifs devront associer les communes concernées afin, notamment, d'anticiper les besoins des futurs usagers.

3) Développer les navettes maritimes au service « d'une Lagune de Thau qui unit »

Afin de compléter le réseau de transport collectif, il convient de proposer des solutions innovantes, attractives et comportant un « label éco durable » afin d'inciter les usagers au quotidien mais également les populations estivales à utiliser les transports en commun.

Parmi les principales actions à développer, la mise en place de navettes maritimes doit être privilégiée afin de relier les territoires du Bassin de Thau. Parmi les principales destinations on notera : Sète, Balaruc les Bains, Mèze, Marseillan, Le Lido, Frontignan.

Cette offre de transport doit permettre d'optimiser les relations entre les différentes polarités du territoire où la Lagune de Thau joue un rôle fédérateur.

P Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures conservatoires à long terme, en particulier réserver les emplacements nécessaires :
- ➔ à l'aménagement des pontons pour les navettes maritimes,
- ➔ à la réalisation de cheminements piétons depuis-vers les arrêts des navettes accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite selon un temps de parcours a maxima de 5 à 10mn (soit 700m de distance maximum),
- ➔ à l'organisation de l'intermodalité entre les navettes maritimes et les transports en commun pour des trajets de porte à porte,
- ➔ à l'accessibilité et à l'organisation du stationnement à proximité des sites et pontons d'échange.

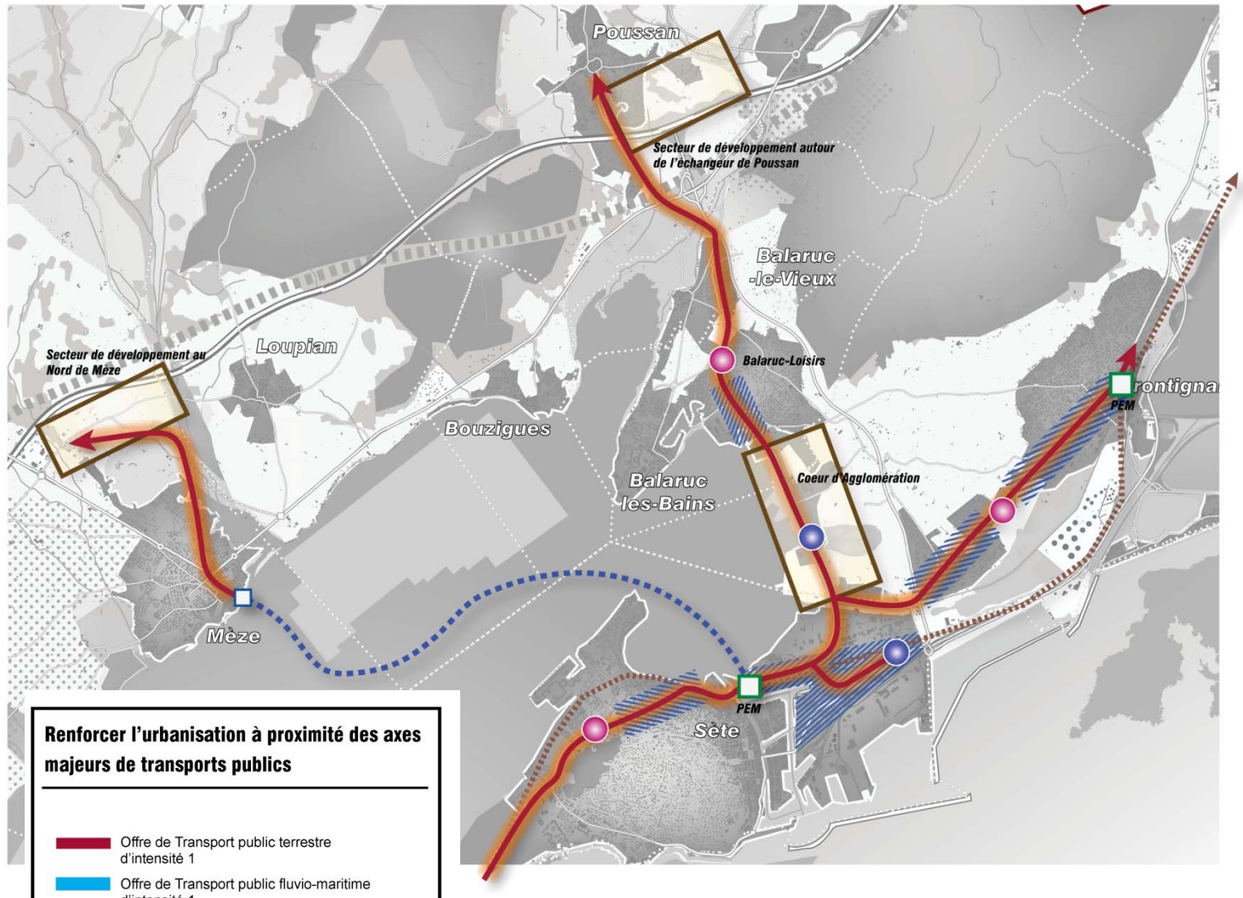
R Les études engagées par l'Autorité Organisatrice des Transports en charge de la mise en place des navettes maritimes devront associer les communes concernées afin, notamment, d'anticiper les besoins et préciser les emprises nécessaires au débarquement des usagers.

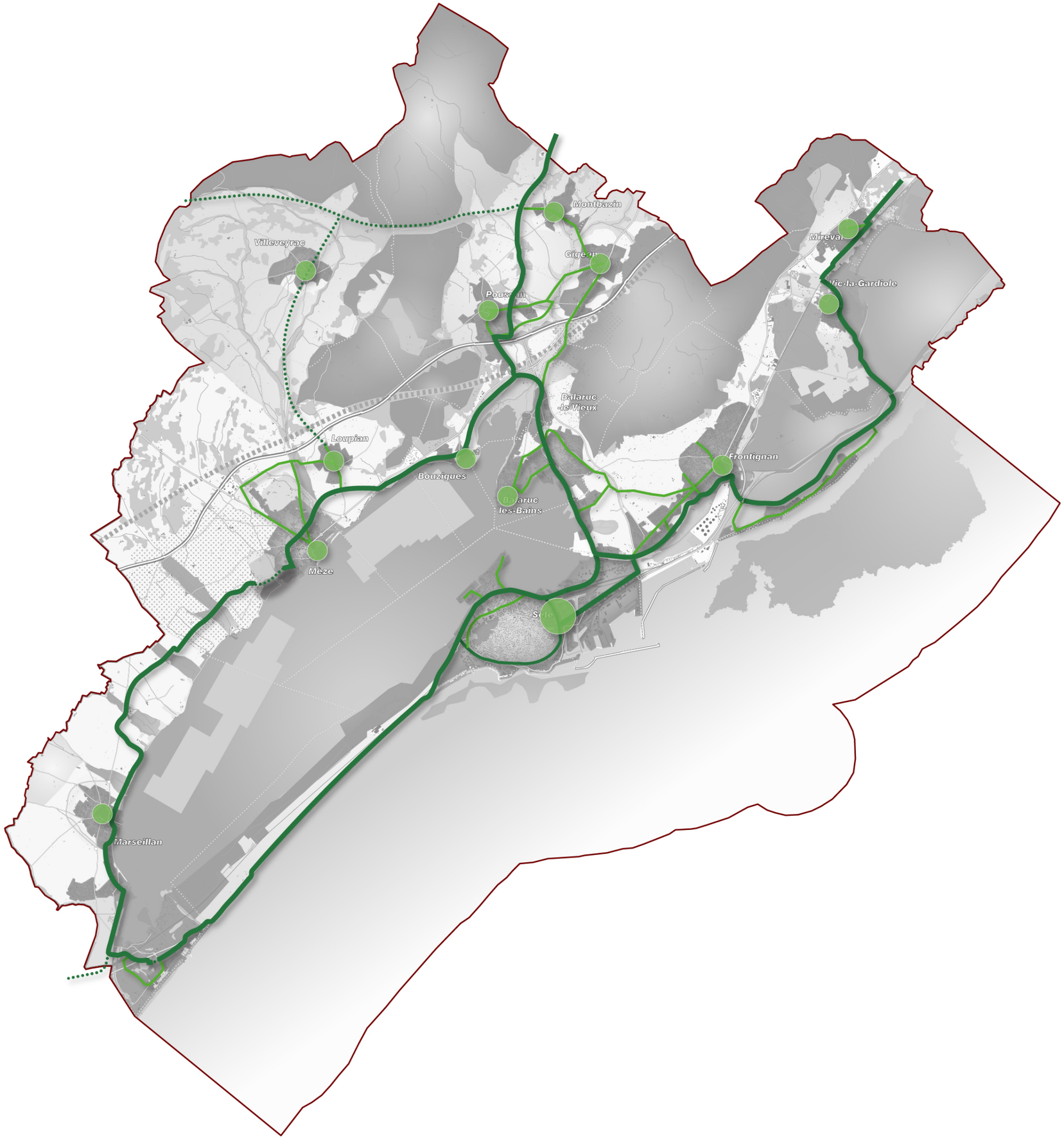
4) Renforcer l'urbanisation à proximité des axes majeurs de transports publics

Afin de garantir l'efficacité de cette politique de transport public, l'urbanisation du territoire est encadrée par le présent DOO en cohérence avec l'armature de transports publics définie sur le document graphique.

P L'armature de transport en commun performant doit assurer la desserte des polarités résidentielles, économiques et d'équipements du Cœur d'Agglomération et notamment :
- ➔ Les centralités principales des villes et villages du Cœur d'Agglomération,
- ➔ Les pôles commerciaux de Balaruc-Loisirs, de Frontignan, Sète,
- ➔ Les pôles touristiques et de loisirs de Frontignan (front Est de la lagune de Thau) et de Sète (pôle loisirs des entrepôts Dubonnet) ;

P Les documents d'urbanisme locaux doivent mettre en œuvre les moyens juridiques et règlementaires suffisants pour imposer le renouvellement / la requalification et la densification des espaces traversés par l'armature des transports publics d'intensité 1.


Poussan
Secteur de développement autour de l'échangeur de Poussan
Balaruc -le-Vieux
Balaruc-Loisirs
Secteur de développement au Nord de Mèze
Loupian
Bouzigues
Balaruc les-Bains
Coeur d'Agglomération
PEM
Mèze
PEM
Sète
Renforcer l'urbanisation à proximité des axes majeurs de transports publics
Offre de Transport public terrestre d'intensité 1
Offre de Transport public fluvio-maritime d'intensité 1
Densifier les espaces traversés par le Transport Public à haut niveau de service
Mettre en oeuvre des opérations de renouvellement urbain sur des espaces traversés par le Transport Public
Secteurs de développement reliés au pôle urbain par un service de transport en commun densifié
Polarité d'équipement existante ou à créer
Polarité commerciale existante ou à créer
Pôles d'Echange Multimodal d'intérêt territorial
Points d'embarquement des navettes fluvio-maritimes
N
0 0,5 1 Km
Conception : SCE / 2012



Structurer et mailler les infrastructures dédiées aux Modes Doux sur le Bassin de Thau

- Réseau cyclable structurant
- Logiques de rabattement et partage de la voirie
- Principes de voies vertes
- Aménager les coeurs de village ou de ville pour favoriser et sécuriser les déplacements doux

N

Conception : SCE / 2011

0 1 2 Km

3.1.2. VERS UN TERRITOIRE REFERENCE EN MATIERE DE CIRCULATION DOUCES

1) Mettre en place un réseau cyclable autour du Bassin de Thau au service d'un tourisme durable et d'un maillage alternatif du Bassin

La réalisation d'un schéma mode doux (piétons / cycles) sur l'ensemble du Bassin de Thau est accompagnée par le SCoT afin d'assurer la continuité des usages.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures nécessaires :

- ➔ A la réalisation d'itinéraires piétons et cyclables sécurisés depuis les centres-villes et villages vers le réseau structurant du Bassin de Thau.
- ➔ A la réalisation de stationnements cycles au droit des espaces publics, des espaces naturels structurants et des principaux équipements recevant du public (ERP).

R

Le Plan de Déplacement Urbain et les différents documents d'urbanisme locaux peuvent :

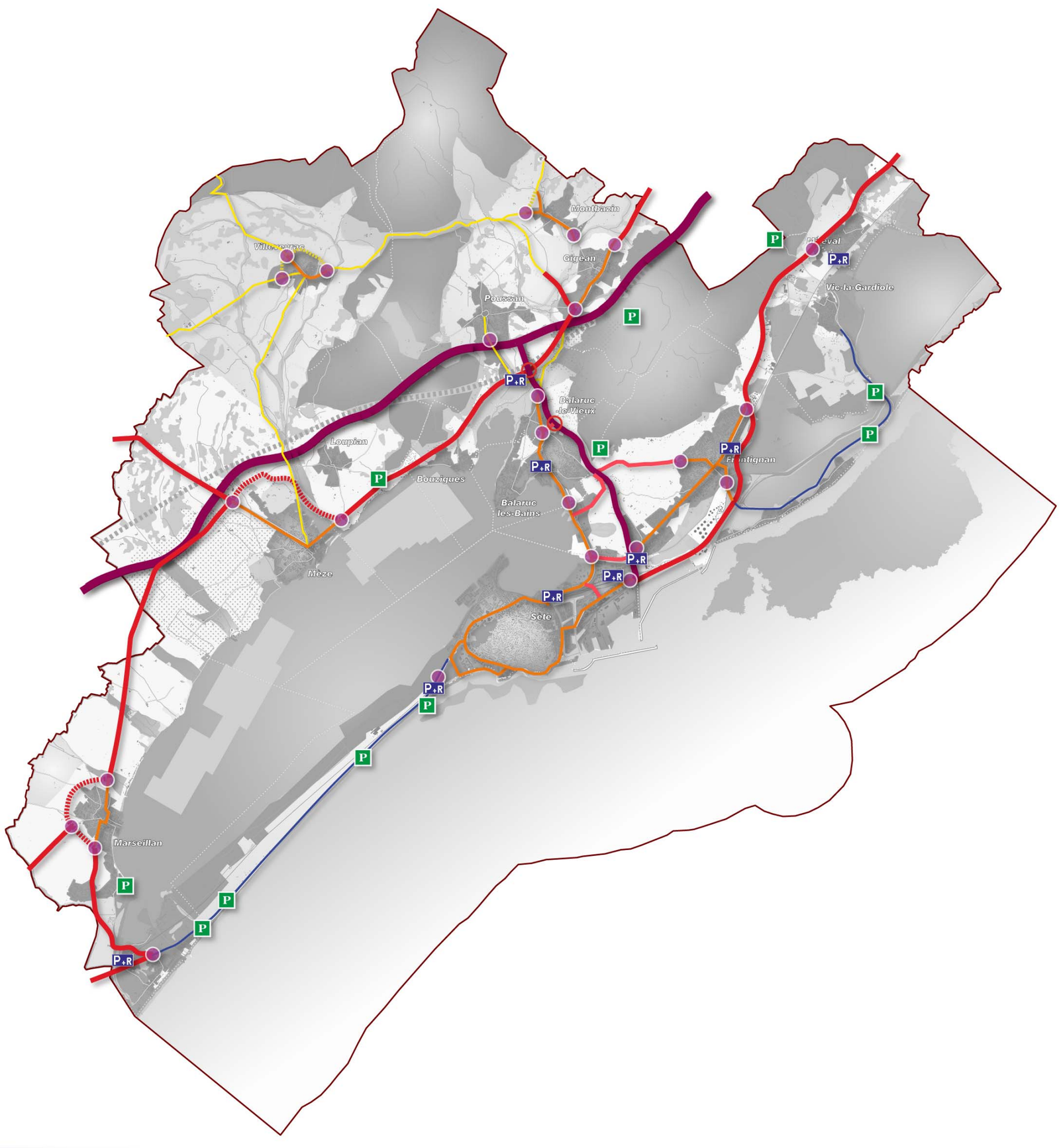
- ➔ décliner un principe de substitution d'une place véhicule léger (VL) au profit des vélos et deux-roues/motos adapté au contexte de chaque commune,
- ➔ définir les principes de réalisation de stationnement privé vélos pour les logements collectifs, les établissements scolaires, les lieux de travail, suivant le contexte et sous réserve des conditions de desserte (cf. itinéraires cyclables).

2) Prioriser les déplacements de proximité au cœur des villes et villages du Bassin

La réalisation des aménagements cyclables est un maillon essentiel de la politique des modes doux au sein des espaces urbanisés. La mise en accessibilité des espaces publics (PAVE) et des Etablissements Recevant du Public (ERP) constituent un complément nécessaire du réseau cyclable afin de faciliter les déplacements de proximité au cœur des espaces urbanisés (au sens de la Loi n° 2005-102 du 11 février 2005) sans recours systématique à la voiture individuelle.

R

Les différents gestionnaires pourront définir les conditions de mise en accessibilité de la voirie et des ERP en cohérence avec les différents itinéraires vélos à constituer afin de proposer une continuité, une meilleure sécurité une lisibilité des itinéraires « modes doux » (piétons, cyclistes) dans et entre les villes et villages du Bassin.



Structurer les déplacements en voiture

- Autoroute A9
- Voie de grande accessibilité et réaménagement des principaux points d'échange (sécurisation)
- Voies structurantes à conforter
- Voies structurantes à créer
- Voies de liaison, de maillage
- Voies urbaines et supports d'urbanisation
- Voies de rabattement
- Voies de rabattement à créer
- Voies partagées, de mise en valeur du littoral
- Entrées d'agglomération, entrées de ville
- Principe de parkings relais structurants
- Principe de parkings d'accès aux espaces naturels

N

0 1 2 Km

Conception : SCE / 2012

3.1.3. VERS UNE LIMITATION DE LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE

1) Apaiser la circulation automobile en entrée et au cœur des villes

En lien direct avec les principes de hiérarchisation et d'aménagement des axes routiers du Bassin de Thau, le traitement des entrées et des traversées de ville doit répondre à plusieurs objectifs :

- ➔ Les modes alternatifs deviennent prioritaires en ville : par création d'itinéraires de transports en commun protégés, arrêts transports en commun accessibles, sécurisation et continuité des cheminements modes doux. Les « variables d'ajustement » ne sont plus les modes alternatifs mais la circulation (emprise de la chaussée à adapter suivant le contexte et la vitesse de référence) et le stationnement des véhicules motorisés (offre sur voirie à réduire selon les secteurs),
- ➔ La recherche de modération globale de la vitesse des véhicules en ville est généralisée.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures nécessaires :
- ➔ A la réalisation des aménagements des voies « insérées dans un contexte urbain – périurbain» (système de contre allées, emprises réservées en faveur des transports en commun et modes doux, …),
- ➔ A la définition des zones de vie et des cheminements dans lesquels ils établiront les conditions de sécurisation des piétons : zones de rencontre, zones 30, sécurisation des traversées, confortement des visibilités…

R

Les documents d'urbanisme locaux proposent une offre alternative de stationnement à proximité immédiate (aire de stationnement dédiée) si les aménagements prévus pour intégrer les Transports en Commun et modes doux (y compris les Personnes à Mobilité Réduite) nécessitent une réduction de l'offre de stationnement sur voirie.

Les études engagées par le gestionnaire des voies doivent associer les communes concernées afin, notamment, d'anticiper les besoins et préciser les emprises nécessaires aux aménagements.

Les communes sont invitées à mettre en œuvre des chartes de voirie ayant pour objectif un meilleur partage de celle-ci et l'amélioration de la place du piéton et des cycles dans les centres villes.

2) Engager une politique de stationnement globale et cohérente dans le domaine public et privé

L'objectif d'apaisement de la circulation en ville est doublé d'un objectif d'organisation des règles de stationnement afin de maîtriser l'emprise de l'automobile sur l'espace public.

P

L'autorité compétente en matière de réalisation de parkings relais est tenue de réaliser les ouvrages mentionnés sur les documents graphiques correspondant à une offre globale de 600 places à horizon 2030.

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures nécessaires :
- ➔ A la réalisation des parkings relais en relation avec les pôles multimodaux programmés au sein du Bassin de Thau (gare ferroviaire de Sète, de Frontignan, pôle d'échange de Poussan) et en lien avec le réseau Transports en Commun structurant,
- ➔ A la réalisation de cheminements piétons entre les parkings relais et les pôles multimodaux dédiés.

R

En matière de stationnement, l'objectif est de minimiser l'usage de la voiture et de favoriser l'usage des modes alternatifs pour les trajets de courte distance. A ce titre, les documents d'urbanisme locaux prennent les mesures permettant :
- ➔ De rationaliser les capacités de stationnement dans le parc privé par un principe de mutualisation de l'offre qui peut être envisagée à l'échelle de chaque îlot ou chaque opération.
- ➔ De limiter et réglementer l'offre à proximité des axes de Transport en commun d'intensité 1 afin de ne pas concurrencer directement l'offre TC et de prioriser l'usage de l'espace public pour l'organisation des accessibilités par mode doux (piétons et cycles).

R

Les communes engagent des études de stationnement au sein de leur territoire permettant d'organiser l'offre globale en intégrant les aires de persuasion, une offre réglementée en centre ville, les espaces nécessaires aux livraisons et les différentes prescriptions mentionnées ci-dessus.

3.1.4. AGIR DURABLEMENT SUR LA COHERENCE ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN ET TRANSPORTS COLLECTIFS

1) Consolider en priorité les polarités existantes, renforcer les cœurs de ville

Il s'agit à la fois de proposer une offre « tous modes », des espaces publics partagés, sécurisés, accessibles au cœur des villes et village tout en adoptant une posture stratégique visant à « faire la ville sur la ville ». Ainsi, les espaces urbains à proximité des réseaux de transport collectif doivent être optimisés dans leur contribution au développement.

P

Les documents d'urbanisme locaux doivent mettre en œuvre les modalités et règlements nécessaires pour favoriser une densification urbaine autour des axes de transport en commun identifiés.

2) Anticiper sur les espaces à urbaniser de demain en donnant un rôle charnière aux transports en commun dans la structuration de l'espace et l'accompagnement équilibré de son développement

Passer d'une politique de rattrapage à une stratégie intégrée reliant en continu urbanisation du territoire et desserte en transport en commun nécessite de s'inscrire en partenariat entre les différents acteurs : porteur du SCoT, Autorités Organisatrices des Transports, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, communes.

R

Les acteurs concernés peuvent mettre en place des outils facilitant la coordination de leurs politiques dans un objectif d'intégration entre urbanisme et développement de l'offre de transports :
- ➔ une Charte « urbanisme-transport » ;
- ➔ des « Contrats d'axe » portant sur les axes identifiés par le SCoT pour recevoir un transport en communs d'intensité 1.

3.2. FACILITER LES MOBILITES LIEES A L'ACTIVITE DU PORT DE SETE – FRONTIGNAN

R Pour l'ensemble des sujets abordés dans cette rubrique relative au Port de Sète – Frontignan, les études engagées par l'Etablissement Public Régional Sète Port Sud de France devront associer le porteur du SCoT, le gestionnaire du réseau routier, l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale et les communes concernées afin, notamment, d'anticiper les besoins et préciser les emprises nécessaires aux aménagements.

3.2.1. VERS UN RENFORCEMENT DE LA GRANDE ACCESSIBILITE AU PORT DE SETE - FRONTIGNAN

1) Faciliter les flux logistiques liés à l'activité du port maritime

L'intégration du Port de Sète-Frontignan à son territoire environnant est conditionnée par une desserte optimale et sécurisée à partir de l'A9 et de l'A75. L'amélioration de son accessibilité passe par la mise à 2x2 voies de la RD600 et le réaménagement des points d'échanges (notamment entre la RD613 et la RD600).

Cet aménagement doit permettre également de mieux organiser les mobilités au sein du « triangle urbain central », notamment par une meilleure organisation des flux routiers, en dissociant les trafics RD600 et RD2 et en sécurisant les voies de liaison entre les deux infrastructures : futur échangeur Sud de Balaruc, route de Balaruc (RD2e4 et RD129), Route de Montpellier, future voie de liaison vers les quartiers Est de Sète, …

P Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures permettant de réserver les emplacements nécessaires :
- ➔ A la réalisation des aménagements de la RD600 dans le cadre de sa mise à 2X2 voies,
- ➔ Au raccordement des voies secondaires, sous réserve de l'avis favorable du gestionnaire des dites voies,

R La mise à 2X2 voies de la RD600 est intégrée dans un dispositif global de traitement des axes routiers dans le secteur afin notamment de proposer une meilleure organisation des mobilités au sein du « triangle urbain central ».

3.2.2. VALORISER LE POLE PASSAGER DU PORT, ENTREE SUR LE TERRITOIRE

L'intégration urbaine du Port passagers de Sète passe par une desserte optimisée en transports collectifs à proximité de la gare maritime et un aménagement des cheminements piétons depuis-vers le centre ville de Sète.

L'objectif est de favoriser l'arrivée, le départ des usagers du Port par une offre « tous modes » (notamment transport en commun et cheminement modes doux) à proximité immédiate du Port afin notamment de réduire les déplacements de courte distance en voiture et d'assurer la chaîne des déplacements.

P Les documents d'urbanisme locaux et PDU doivent prendre les dispositions nécessaires à la desserte de la gare maritime ainsi que la mise en accessibilité des points d'arrêts existants et projetés dans le cadre de la Loi du 11 Février 2005.

Le document d'urbanisme local de la ville de Sète doit prendre les mesures nécessaires à la réalisation de cheminements piétons depuis-vers le centre ville de Sète vers la gare maritime (accessibilité des espaces publics au sens de la Loi du 11 Février 2005).

R Les études engagées par l'Etablissement Public Régional Sète Port Sud de France devront associer le porteur du SCoT, le gestionnaire du réseau routier, l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale et les communes concernées afin, notamment, d'anticiper les besoins et préciser les emprises nécessaires aux aménagements.

4. OBJECTIF 4 : ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT

4.1.1. LES CONTRATS D'AXE

Comme le préconise la loi SRU, le phasage du développement urbain doit être articulé avec celui des transports publics. L'objectif étant de :

- ➔ mettre en œuvre les objectifs du SCoT en tenant compte des spécificités des territoires concernés ;
- ➔ coordonner le phasage de l'urbanisation et du développement des transports publics ;
- ➔ obtenir une efficacité socio-économique globale des investissements publics.

P

Un ou plusieurs contrats d'axe doivent être étudiés pour la mise en œuvre des services de transports en commun d'intensité 1 identifiés au document graphique.
Cette démarche négociée entre les Autorités Organisatrices des Transports et les territoires concernés pouvant accueillir un projet de transports collectifs permettra d'appliquer les principes suivants :

- ➔ Les Autorités Organisatrices des Transports présents sur le territoire s'engagent sur la planification d'un projet de transport dont l'armature est définie dans le présent DOO (transport en commun urbain, desserte ferroviaire…).
- ➔ Les communes et/ou EPCI s'engagent sur des moyens pour favoriser la densité urbaine ou l'implantation d'équipements générateurs ou contributeurs de flux autour du transport en commun d'intensité 1 ainsi que les modalités de rabattement et d'accessibilité aux stations/gares.
- ➔ Le ou les contrats d'axe préciseront le projet urbanisme/transports et le calendrier de réalisation des engagements de chacun (planification des TCSP, révisions de PLU, opérations d'urbanisme, cheminements modes doux, actions de communication...) selon le système de transport en commun envisagé et les objectifs de densité du SCoT.
- ➔ Le projet de transport en commun d'intensité 1 doit figurer au PDU.

4.1.2. LES PLANS DE REFERENCE DES SITES A ENJEUX

P

L'établissement chargé du SCoT devra réaliser les études pour les sites à enjeux identifiés au 2.3.1 du présent DOO. Ces plans devront contribuer à la définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation réalisées par les communes sur ces secteurs dans le cadre de leurs documents d'urbanisme locaux.

4.1.3. LES PLANS DE REFERENCE DES SECTEURS DE DEVELOPPEMENT URBAIN DE PLUS DE 10 HA

P

L'établissement chargé du SCoT devra appuyer les communes à leur demande dans la définition des Orientations d'Aménagement qu'elles auront à réaliser dans le cadre de leurs documents d'urbanisme locaux. Il peut réaliser des études de référence à la demande des communes.

4.1.4. LA POLITIQUE FONCIERE

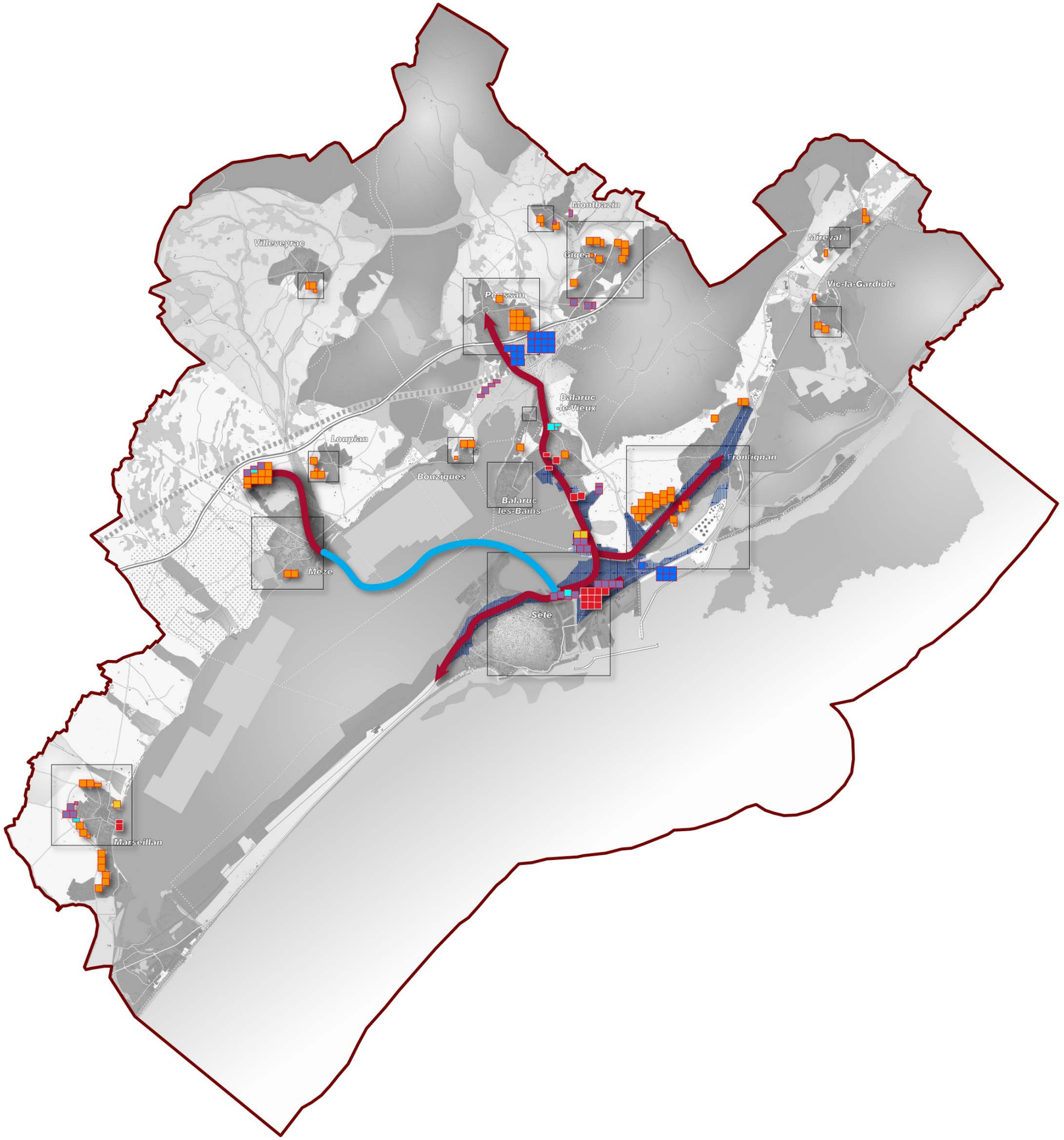
R

Le SCoT préconise la mise en œuvre d'un Schéma d'Intervention Foncière pour l'ensemble des communes littorales et en vue de la protection des espaces naturels sensibles et remarquables. Ce schéma et sa mise en œuvre pourraient faire l'objet d'un suivi et d'une restitution de résultats annuels dans le cadre de l'évaluation environnementale du SCoT.

Les intercommunalités se doteront par ailleurs d'un programme d'acquisition foncière pour aider les communes à mettre en œuvre les objectifs de protection et de développement prévus par le SCoT.

SYNTHESE DES SECTEURS D'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT URBAIN

Le document graphique ci-après synthétise le développement urbain projeté à l'horizon du SCoT du Bassin de Thau.



LES SECTEURS D'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT URBAIN

Les unités de production urbaine à vocation mixte :

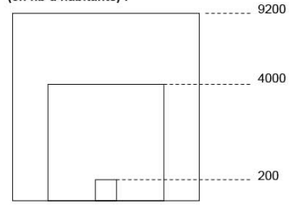
- Extension urbaine à vocation mixte habitat et économie (habitat majoritaire)
- Renouvellement urbain à vocation mixte habitat et économie (habitat majoritaire)

Les unités de production urbaine à vocation économique :

- Portuaire
- Artisanat, petite industrie, tertiaire
- Commerce
- Touristique

- 4 ha environ
- 2 ha environ
- 1ha environ

Contribution de chaque commune à l'accueil de nouveaux résidents (en nb d'habitants) :



- Secteur de renouvellement et d'intensification en lien avec l'offre en transport en commun
- Offre de Transport en Commun terrestre d'intensité 1
- Offre de Transport en Commun fluvio-maritime d'intensité 1

N

Conception : SCE / 2011

0 1 2 Km

LISTE DES ABREVIATIONS UTILISEES

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

AVAP : Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine

DAC : Document d'Aménagement Commercial

DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs

OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PAEN : Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles Et Naturels

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PIG : Programme d'Intérêt Général

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PLUI : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PNA : Plan National d'Actions

POS : Plan d'Occupation des Sols

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

ZACOM : Zones d'Aménagement Commercial

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

ZPPAUP : Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager